MILITARY & TANK VEHICLES
8
oct. nov. 2012
tank-zone.com

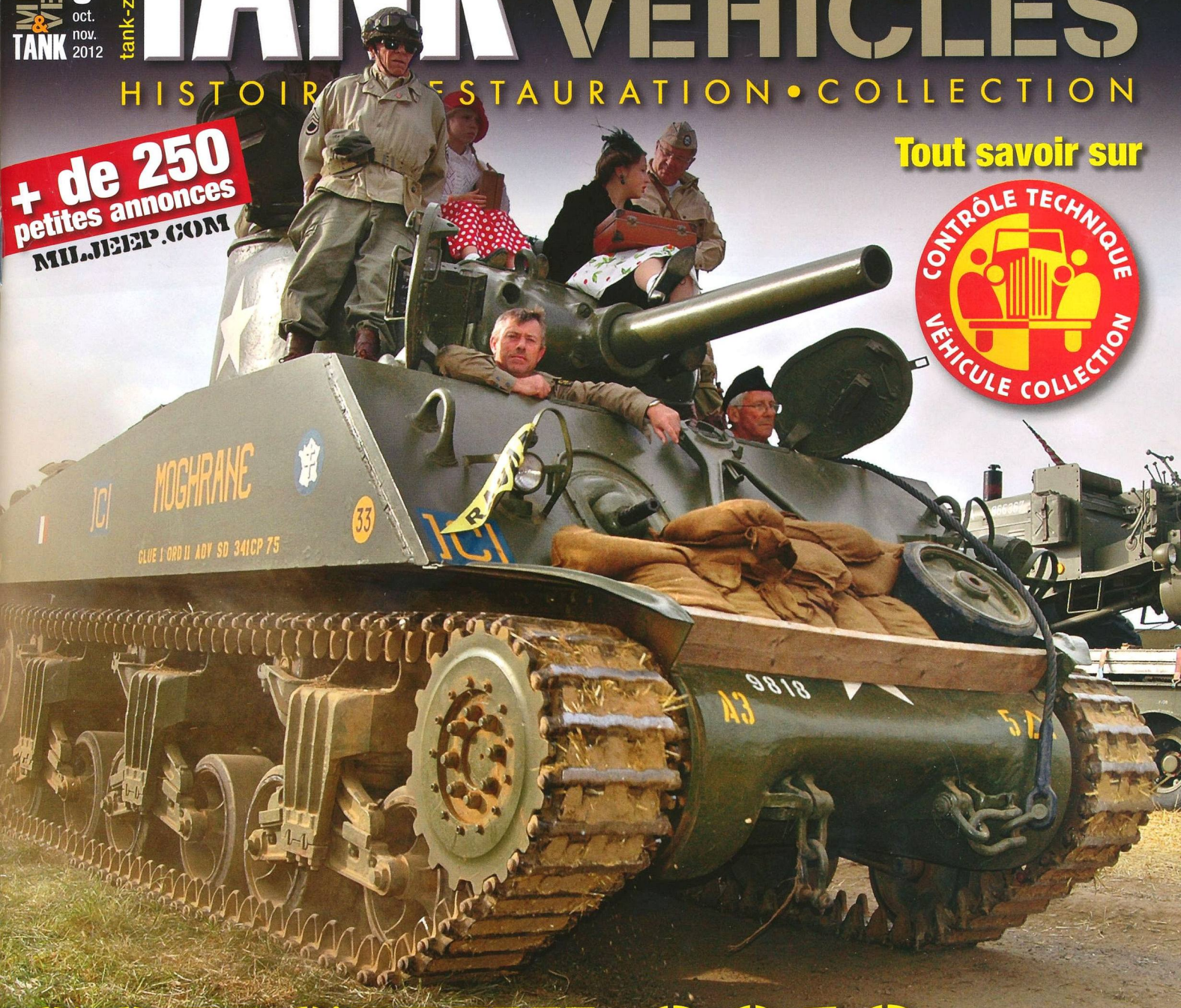
TANK & MILITARY VEHICLES

HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION

+ de 250 petites annonces
MILJEEP.COM

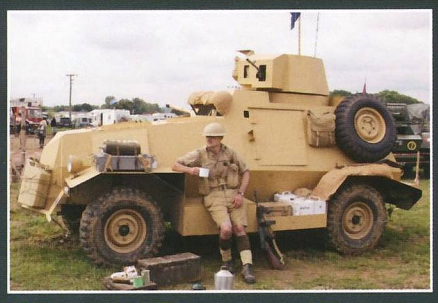
Tout savoir sur

CONTRÔLE TECHNIQUE VÉHICULE COLLECTION

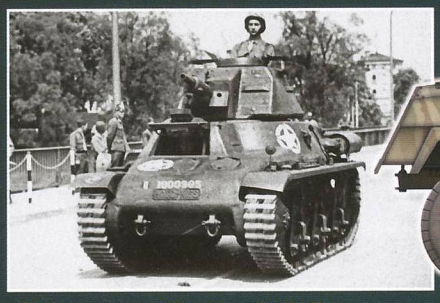


SOUCHEZ 2012

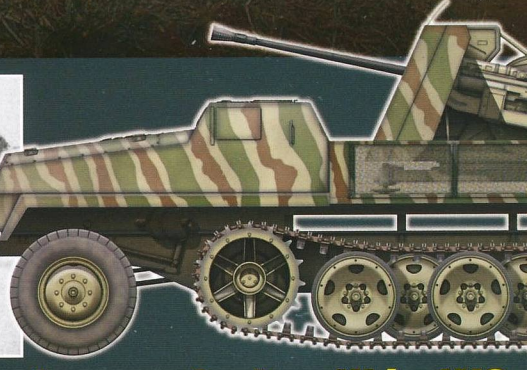
Pas-de-Calais libéré



War & Peace Show



Chars Hotchkiss



Le semi-chenillé sWS

Jeep : châssis Ford • Automitrailleuse Rolls-Royce • Horch Kfz 15

L 13708 - 8 - F: 6,90 € - RD
BEL.: 7,90 € – CAN.: 8,20 C$ – ITA.: 7,10 € – GR.: 7,10 € – Port.cont.: 7,10 €
UNE REVUE DU GROUPE

AMICALE DES BASTOGNARDS COLLECTIONNEURS

14-15-16 DECEMBRE 2012

Renseignements : www.abc-bastogne.info - +32 478/42.08.37

Les véhicules d'époque sont de retour pour un weekend festif

tank-zone.com

TANK & MILITARY VEHICLES

HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION

Edito

C'est la rentrée et le retour des dossiers pouvant affecter la collection de véhicules anciens et à fortiori militaires. Pour l'ouverture de la conférence environnementale, nous entendons parler de l'interdiction des véhicules à moteurs diesel au centre des grandes villes dans les trois ans. Le 20 septembre se sera tenu une réunion au ministère de l'écologie pour la mise en place des zones Z.A.P.A. (Zone d'Action Prioritaire pour l'Air) à Paris, Lyon, Grenoble, Bordeaux, Clermont-Ferrand, Aix en Provence et Saint Denis. Les niveaux d'interdiction, en fonction de la pollution émise par un véhicule, seront choisis librement par chaque ville selon une classification des véhicules polluants fixée par le ministère. Enfin, mi-juillet, le commissaire européen en charge des transports a annoncé la volonté de la commission européenne de durcir le contrôle technique en l'étendant aux 2 et 3 roues, remorques et tracteurs agricole et en obligeant les véhicules de plus de 6 ans à un contrôle annuel... La notion de véhicules anciens ou de collection semble être Z.A.P.P.E.E. par nos énarques dans ces projets. Vous trouverez dans ce numéro de *Tank & Military Vehicles* un article sur le passage d'un véhicule léger au contrôle et les réglementations appliquées. Soyons vigilants et soutenons l'action des fédérations de collectionneurs de véhicules militaires (F.P.V.A – F.F.-M.V.C.G.).

Ce numéro 8 du magazine présente une variété de véhicules allant du char Hotchkiss au véhicule de reconnaissance blindé Rolls-Royce en passant par le semi-chenillé sWS. Enfin, notre partenaire MILJEEP.COM inaugure sa rubrique avec une étude détaillée du châssis de la Jeep Ford.

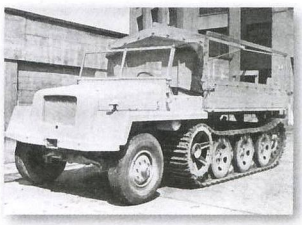
Bonne lecture

PFB

n° 8 oct. nov. 2012

Sommaire

- Les news 4
- Les chars Hotchkiss H 35 et H 39 (2e partie) 8
- Le Pas-de-Calais libéré 2012 18
- Schwere Wehrmachtschlepper (sWS) 24
- Beltring 2012 32
- Avant-après : Dodge WC-56 et M26 A1 Pacific 38
- Châssis Ford Jeep GPW 40
- Opération Castles Five 2012 44
- Rolls-Royce irlandaise 48
- Tosny 2012 55
- Le contrôle technique 58
- Horch Kfz 15 62
- Restauration : remorque citerne 64
- Petites annonces 71



Tank & Military Vehicles est sur facebook Recherchez « TMV » puis cliquez « *J'aime* ».

Directeur de la publication : Pierre-François Boselli.
Directeur de la rédaction : Jean-Marie Mongin.
Rédacteur en chef : Emilien Pépin
Chef de fabrication : Géraldine Mallet.
Rédacteur graphiste : Morgan Gillard.
Rédaction : Dominique Breffort, Yves Buffetaut, Marc-Antoine Colin, Antonin Collet, Jean-François Colombet, Jean-Marc Deschamps, Magali Masselin, Eric Micheletti, Jean-Baptiste Mongin, Emilie Morassi, Jean-Pierre Parlange, Mathieu Pleissinger, Nathalie Sanchez, Nicolas Stratigos.
Principaux collaborateurs : Alain Aubrat, Jean-Michel Boniface, Pascal Danjou, Paul Gaujac, Raymond Giuliani, Jérôme Hadacek, Laurent Lecoq, Patrick Sarrazin, Eric Schwartz, Alexandre Thers.
Administrateur du site : Antoine Viau.

TANK & Military Vehicles est une publication du groupe Histoire & Collections, SA au capital de 182 938,82 €
Siège social : 5, avenue de la République, 75011 Paris.
Président-directeur général : François Vauvillier.
Directeur général : Pierre-François Boselli.
Vice-président : Jean Bouchery.
Principaux actionnaires : F. Vauvillier, J.-M. Mongin et E. Micheletti.
www.tank-zone.com

Département publicité
(fax : 01 47 00 51 11)
Chefs de publicité :
Sandra Villermois. Tél. : 01 40 21 17 94.
Séverine Piffret. Tél. : 01 40 21 17 99.
Assistante de publicité :
Céline Vandebeek. Tél. : 01 40 21 17 94.
Département commercial professionnels
(fax : 01 47 00 20 75)
Directeur marketing et commercial :
Pascal Da Silva. Tél. : 01 40 21 15 33.
Responsable commerciale :
Grand comptes, export et licences :
Nathalie Toutain. Tél. : +33 (0) 1 40 21 15 39.
E-mail : n.toutain@histecoll.com.
Relations Clients "Professionnels" :
Hayette Amar. Tél. : 01 40 21 07 76.
Assistante de la direction générale :
Sandrine Régat. Tél. : 01 40 21 18 26.

Service Clients Particuliers
Abonnements et vente par correspondance
Françoise Cruz, Laudine Aimé.
Téléphone : + 33 (0)1 40 21 17 96
E-mail : vpc@histecoll.com
E-mail : abonnement@histecoll.com

Département gestion
Administrateur Adjoint : Chantal Raynaud.
Comptabilité : Jean-Nicolas Kalkias.
Secrétaire générale : Laetitia Quinton.
Tél. : 01 40 21 18 24.

Histoire & Collections
5, avenue de la République
75541 Paris cedex 11.
Téléphone : 01 40 21 18 20
Fax : 01 47 00 51 11.

Vente en kiosque : MLP.
Service des ventes kiosques : Sordiap
Contact : Laetitia Roland - Tél. : 01 42 36 80 86
E-mail : lroland@mercuri-presse.com
Vente au détail : Librairie Armes & Collections, 8, rue de Crussol 75011 Paris.
Tél. : 01 47 00 68 72. Fax. : 01 47 21 97 55.
www.librairie-ac.com
Diffusion pour la Belgique :
Tondeur Diffusion, 9, avenue Van Kalken, B-1070 Bruxelles.
Abonnements : 02/555.02.17.
Administration des ventes : 02/555.02.21.
Fax : 02/555.02.09.
FORTIS 210-0402415-14
e-mail : press@tondeur.be

PRINTED IN FRANCE/IMPRIMÉ EN FRANCE
● Traitement de l'image : Studio graphique A&C
● Impression : Léonce Deprez, Zone industrielle, 62620 Ruitz.
Numéro de CPPAP : 0114 K 89721
ISSN : 2259-3810
© Copyright Histoire & Collections 2012.
Reproduction interdite sans accord écrit préalable.
« Made in France »

Les News de Tank & Military Vehicles

Par Pierre-François Boselli

Insolite

Mathieu George nous envoie pour cette rubrique ces 2 photos d'un rare International M2.4 prise en avril dernier. Le véhicule se situe dans une des files d'attente d'une attraction de Disneyland Paris.

Si vous aussi, vous connaissez des véhicules militaires de collection encore en fonction ou dans des situations insolites, faites nous partager vos découvertes en contactant la rédaction. Ces pages sont les vôtres et vous sont ouvertes. Vos compte-rendu associatifs, photos de sorties, de véhicules ou toute information sont les bienvenus par courrier ou email à l'adresse TMV@histecoll.com

La Locomotion en Fête 2013

La 21e édition de la Locomotion en Fête se tiendra comme tout les ans sur l'aérodrome de la Ferté-Alais. La date retenue par l'A.C.P.H.T. est le weekend du 1er et 2 juin 2013.

Pour les collectionneurs d'Ile de France ou ceux qui viennent de plus loin, ce pourra être une étape avant de se rendre en Normandie pour les cérémonies du Débarquement la semaine suivante.

Il est trop tôt pour annoncer les thèmes qui seront retenus pour animer le plateau militaire mais l'organisation a déjà quelques idées pour continuer à présenter du matériel lourd aux spectateurs.

La date est d'ors et déjà à retenir.

www.locomotion-en-fete.com

Ci-dessous.
La Locomotion 2012, embouteillage de chars

Commémorations 2012 à Bastogne

Le weekend des commémorations de la Libération de Bastogne et de sa région se tiendra le weekend du 14 et 16 décembre. Comme chaque année, plusieurs évènements seront organisés par les différentes associations sur place.

L'Amicale des Bastognards Collectionneurs

L'Amicale des Bastognards Collectionneurs (ABC) organise son traditionnel rassemblement au parc des expositions de Bastogne. Environ 300 participants et 120 véhicules sont attendus. Le samedi, un convoi sera organisés autour de la ville et dans la campagne. Il y aura (sous réserve de faisabilité) un arrêt pour visiter le chantier du 'Bastogne War Museum' qui est actuellement en construction à côté du Mémorial du Mardasson. Le musée ouvrira au printemps 2013.

Le dimanche matin, la bourse ouvrira de 8H à 12H, suivi de l'apéritif avec animation. L'après-midi sera consacré au défilé dans Bastogne (14H40).

Plus d'information à : www.abc-bastogne.info

Duty First- Reconstitution de Recogne

Sous la houlette de Serge Balleux et de l'association Duty First, Les villages de Recogne et Cobru serviront de décor à une reconstitution grandeur nature des combats ayant eu lieu dans la région. 150 reconstituteurs américains représentant le 501 PIR de la 101e Airborne ainsi que la 10e Armoured Division feront face à 100 reconstituteurs des forces de l'Axe. Un show pyrotechnique est organisé le dimanche à 10H30 (horaire à confirmer). Les combats seront reconstitués. Sous réserve de confirmation de la part de l'organisation et d'un temps clément, un Panzer V fera face à un M18 Hellcat. Une intervention aérienne n'étant pas à exclure avec passage d'un P-51 et un largage de paras.

Restom® Méca Bleu 9600

Restom® MECA BLEU 9600 est une pâte de couleur bleue utilisée pour visualiser les positionnements mécaniques:

- planéité des portées de joints
- vérification des portées de culbuteurs/linguets/arbre à cames
- portées des butées d'embrayage
- portées d'arbre sur carters

Traitée anticorrosion, le produit s'élimine avec un solvant courant. (type white spirit ou essence)

Les résidus éventuels ne présentent aucun danger pour la mécanique car ils se diluent dans l'huile moteur et ne forment pas de « boulettes ».

NE PAS UTILISER SUR GARNITURES DE FREIN.

Plus d'information sur www.restom.net

Crédits

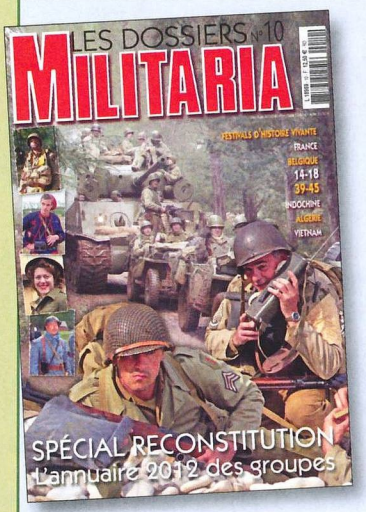
– Le char M-31 de dépannage Lee figurant en couverture de *Tank & Military Vehicles* N°7 et page 21 dans le reportage sur la Locomotion en Fête appartient à monsieur Bernard Petit.

– La Jeep Follow-me figurant page 53 dans le reportage « Celles 2012 » appartient à monsieur Philippe Debleumortier

facebook

La page Facebook du Tank & Military Vehicles est accessible à http://www.facebook.com/TMV.Magazine

Militaria – L'année de l'histoire vivante 2013



Pour la réalisation de nos *Dossiers Militaria* spécial Histoire Vivante 2013, à paraître en décembre, nous encourageons les groupes à conserver précieusement les clichés de leurs activités de cette année et à nous les adresser afin que nous les ajoutions à cet album. Comme l'édition 2012, celle de 2013 sera une vitrine valorisante pour les groupes de reconstitution, ainsi qu'un annuaire permettant aux amateurs de découvrir qui pratique ce loisir dans leur région et de les rejoindre. Par ailleurs, de grands reportages seront consacrés aux manifestations les plus importantes, en France et en Europe, dans le domaine de la reconstitution militaire XX[e] siècle. Des courriers seront adressés à tous les responsables des groupes qui communiquent régulièrement dans nos colonnes, mais cette opportunité est ouverte à tous, les associations et clubs orientés véhicules sont aussi les bienvenus.

Contactez-nous à: militaria@histecoll.com

Avis à tous les groupes et à leurs photographes: nous publierons avec plaisir les photos que vous nous enverrez, si elles ne sont pas de la taille d'un timbre-poste ou prises avec votre portable! Veillez bien à régler votre appareil numérique sur une taille d'image suffisante (au moins 1 Mo) et surtout à ne pas les réduire pour votre messagerie. Merci d'avance

Préparez votre hiver en Jeep !

Pour préparer L'hiver et affronter le froid, Jeep Village propose un capotage complet en toile kaki pour rouler toute l'année par tous les temps, sec et bien au chaud.

L'ensemble, réalisé intégralement à la main dans les ateliers de Chevilly-Larue, se compose de la capote, d'une paire de portes et leurs armatures ainsi que des deux panneaux latéraux arrières.

Disponible chez Jeep Village au prix de 750 euros ttc (ref: WOA11813T)

Contact : 01 41 73 23 23 / www.jeepvillage.com

COLLECTIONNEURS & DEMONSTRATEURS DE VEHICULES BLINDES

La batterie de Crisbecq vous accueille sur son site historique. Nous mettons à disposition un terrain de manœuvre approprié pour vos démonstrations de blindés.

Sur place : un champ annexe de 5000m² avec sanitaire. Participation au frais !

Musée de la Batterie de Crisbecq
Route des Manoirs, 50310 SAINT MARCOUF DE L'ISLE
Tél : 06 68 41 09 04 - www.batterie-marcouf.com

VENTES AUX ENCHERES PUBLIQUES DE VEHICULES DE LA 2e GUERRE MONDIALE ET DIVERS

SUR PLACE

Région de ROANNE (42)

(adresse dans la prochaine publication)

LES SAMEDI 1er ET DIMANCHE 2 DECEMBRE 2012

Véhicules, motos et canons de la 2e GM

(dont: Dodge, Jeep, GMC, Bren Loyd Carrier, Attelage IH, Canon 75 Airborne, ...)

Avions : Vampire, Morane Saulnier
Moteurs et pièces d'avion : Vampire, Antonov, ...
Pièces diverses ...

Pour expertiser et/ou inclure des lots dans cette Vente aux Enchères Publiques

Veuillez contacter :

SVV DEMADE ENCHERES

(Agrément 2002-405), Bd Dubus, BP 90817, 27308 BERNAY Cedex

Tel : 02 32 43 47 41, Port : 06 78 94 28 65, e-mail : thierry.demade@wanadoo.fr

Assisté de :

M. Serge Pivot : Tel : 06 78 04 58 62, e-mail : pivot38@orange.fr

M. Patrick SARRAZIN - Tel : 06 24 93 08 51. e-mail : patricksarrazin@neuf.fr

Photos : non contractuelles

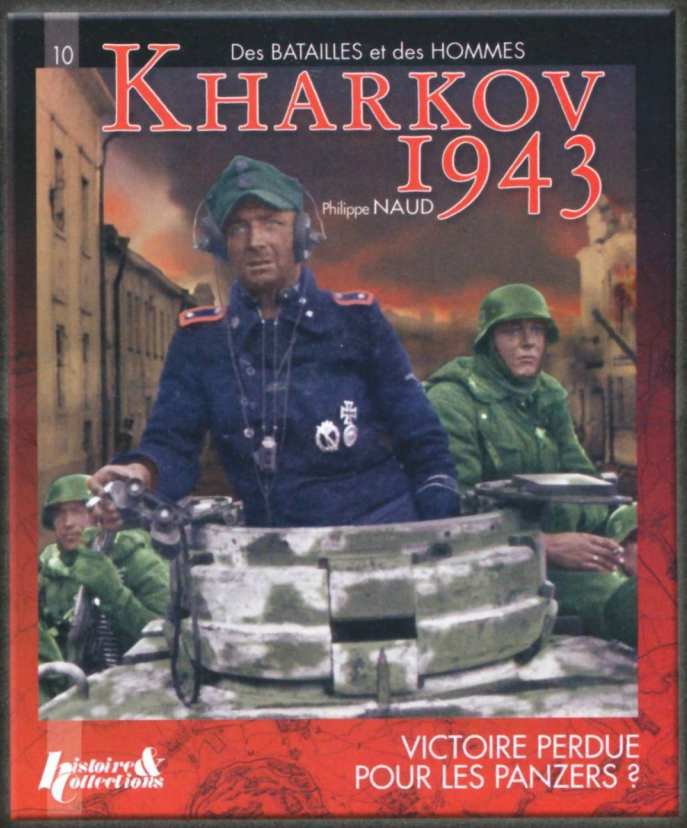
KHARKOV 1943

Victoire perdue pour les panzers?

Entre février et mars 1943, Kharkov, deuxième ville d'Ukraine, fait l'objet d'une lutte acharnée entre l'Armée Rouge et les troupes de l'Axe. Staline, optimiste suite au triomphe de Stalingrad, pense ses adversaires en pleine retraite. Mais le Feldmarschall Manstein garde la tête froide. Grâce au SS-Panzerkorps à peine créé, il planifi e une contre-offensive.

A la mi février, le corps d'armée SS s'extrait à grand peine de Kharkov, et, quelques jours plus tard lance la grande attaque souhaitée. En trois semaines, l'Armée Rouge victorieuse se retrouve en pleine retraite et se dégage diffi cilement des griffes de ses adversaires qui font la démonstration de leur grande maîtrise de la guerre de mouvement. Les SS reprennent Kharkov un mois après l'avoir perdu, mais, par là même, privent peut-être Manstein d'une victoire plus importante encore. La situation se stabilise avec le dégel, laissant des adversaires mutuellement épuisés.

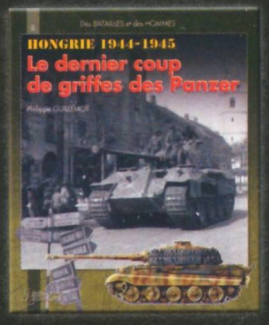
i la conjoncture a changé en faveur des Alliés, le « front de l'Est » compte maintenant de nouveaux protagonistes, les unités, blindées de la Waffen-SS, dont Hitler espère des miracles pour vaincre enfin son ennemi mortel.



17,50 € BON DE COMMANDE PAGE 82

84 PAGES • **85** PHOTOS • Cartes, profils couleurs, schémas...

Récemment paru dans la même collection :



www.histoireetcollections.com

Vos rendez-vous avec l'Histoire

Septembre

✪ Le dimanche 23 septembre 2012, à Verdun (Meuse), bourse militaria, bourse d'échange auto-Moto, puces/brocante – Exposition de véhicules de collections et militaires organisées par Jadis Auto 55, zone de loisirs - Pré l'Evêque, de 8h30 à 18h. Renseignements : Jadis Auto 55, Rés. Vauban 52bis, rue Pierre Demathieu 55100 Verdun. Tél. : 03.29.86.02.63 ou 03.82.44.04.56 (après 20h30). E-mail : Nicole.sablon@orange.fr

Octobre

✪ Le dimanche 7 octobre 2012, à Mouvaux (Nord), 9e salon du militaria, 27e bourse aux armes organisés par Histoavia et l'Amicale des Anciens de l'Armée de l'Air avec la participation des Collectionneurs de Véhicules Militaires, salle Durieux, rue Franklin Roosevelt, de 9h à 17h. Renseignements : Histoavia 16, rue de Rome 59200 Tourcoing. Tél. : 03.20.36.13.61.

✪ Le samedi 13 et dimanche 14 octobre 2012, à Vienne-Le-Château (Marne), défilé militaire historique de la grande Guerre soldats et véhicules. Renseignements, e-mail : pays.dargonne@orange.fr

✪ Le dimanche 14 octobre 2012, à Rouen (Seine-Maritime), puces militaria, uniformes, équipements, surplus, équipements complets ou en pièces, clubs militaires organisés par l'Association Normandie Expositions, parc des expositions, de 9h à 17h. Renseignements, mail : contact@puces-militaria.com. Site : www.puces-militaria.com

✪ Le dimanche 28 octobre 2012, à Naintré (Vienne), bourse militaria organisée par le M.V.C.G. 86, salle des fêtes Robert Sauvion, RN 10 Sud de Châtellerault- Rue Anatole France, de 8h à 18h. Renseignements, tél. : 05.49.21.96.38 ou 06.87.61.00.67. E-mail : bureaumvcg86@orange.fr

✪ Le dimanche 28 octobre 2012, à Ciney (Belgique), bourse militaria organisée par Ciney Expo, 3 Rue du Marché Couvert B-5590 Ciney, de 9h à 16h. Renseignements, tél. : 0032 (0) 83213394. E-mail : info@cineyexpo.be. Site : http://www.cineyexpo.be

Novembre

✪ Le dimanche 4 novembre 2012, à Cambrai (Nord), bourse aux armes et militaria –Exposition de véhicules organisées par Commemo Rangers, Palais des Grottes, de 9h à 17h. Renseignements : Commemo Rangers 21, rue des Juifs 59295 Estrun. Tél. : 03.27.74.40.49.

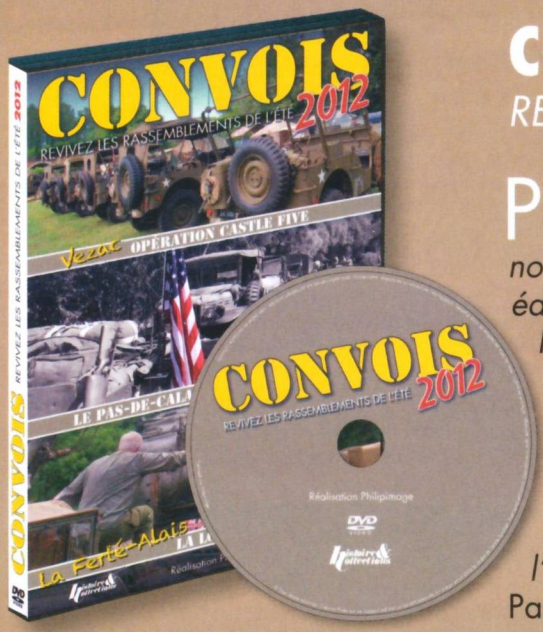
✪ Le dimanche 11 novembre 2012, à Thionville (Moselle), 22e bourse aux antiquités militaires organisée par Texas Oklohoma Vehicles group et Fort de Guentrange, Fort de Guentrange, 2, Chemin du Fort 57100 Thionville, de 9h à 17h. Renseignements, J.F. Hild, tél. : 06.25.54.37.35

✪ Le dimanche 11 novembre 2012, à Lommoye (Yvelines), commémorations organisée par l'Association Véhicules Militaires et Reconstitution du Mantois. Renseignements, tél. : Véhicules militaires et reconstitution du Mantois M. Lefin (Président): 01.34.79.35.42/06.79.79.75.62 - M. Callewaert (Vice-Président): 06.15.93.30.84 – M. Rouyer (conseiller technique): 01.30.98.93.57/06.32.98.21.75

✪ Le dimanche 18 novembre 2012, à Saint Mère Église (Manche), 46e bourse militaria organisée par Le Club Normand d'Archéologie Militaire, salle de la Mairie, Rue du Général de Gaulle, de 9h à 16h. Renseignements, tél. : 02.33.43.79.65.

✪ Le dimanche 25 novembre 2012, à Rezé (Loire Atlantique), 6e bourse militaria organisée par le CVMA, salle de la Trocardière, de 9h à 18h. Renseignements, tél. : 06.22.11.90.93 ou 06.60.72.85.84. E-mail : philippemaisnier@wanadoo.fr

✪ Le dimanche 2 décembre 2012, à Gent (Belgique), 4e bourse militaria, Flanders Expo, halle 2. Renseignements, tél. : Pascal et Sophie (00.32) 93.28.03.46. Fax : (00.32) 92.96.07.61. E-mail : info@gentmilitaria.be. Site : www.gentmilitaria.be



NOUVEAU

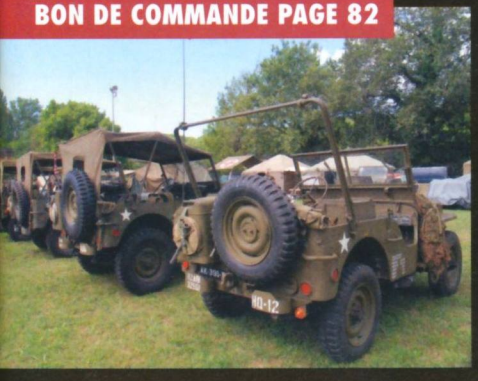
CONVOIS 2012

REVIVEZ LES RASSEMBLEMENTS DE L'ÉTÉ 2012

Philipimage, *bien connu des collectionneurs de véhicules militaires, arpente le terrain avec sa caméra depuis de nombreuses années. Aujourd'hui, en association avec les éditions* Histoire & Collections, *il vous propose sur ce DVD les moments forts, les démonstrations dynamiques (déchenillage et détourellage du Sherman, etc.) et les plus beaux véhicules (Ward La France, Pacific, Lee M3A1, Duck, etc.) présentés lors des trois grandes manifestations de l'été 2012. Quatre-vingt dix minutes d'images consacrées aux plateaux militaires de* La Locomotion en Fête *(La Ferté-Alais), de l'Opération* Castle Five *(Vezac) et de* Il était une fois le Pas-de-Calais Libéré *(Souchez).*

DVD 5 • Format 16/9 • Durée 90 mn environ • Couleurs • Français • STEREO **14,90 €**

BON DE COMMANDE PAGE 82



Les chars Hotchkiss H 3

Du froid norvégien à la chaleur orientale

Retrouvons nos chars Hotchkiss là où nous les avions laissés dans l'article paru dans *TMV* n° 7. Le 13 mai 1940 un des chars de la 342e CACC a réussi à débarquer sous le feu adverse. Les tirs d'armes légères sont si intenses que les chalands doivent chercher un autre point de débarquement.

Ci-dessus.
A la libération les troupes françaises ont récupéré un certain nombre de chars Hotchkiss aux Allemands qu'elles se sont empressées de réutiliser pour le maintien de l'ordre en Allemagne au 12e régiment de Dragons de la 1re armée. *(P. Touzin)*

Ci-dessous.
La fatigue se lit sur les visages de l'équipage qui a du parcourir plus de 450 km de brousse impraticable pour pouvoir rejoindre le Gabon resté loyaliste et l'intégrer à la France libre. *(Musée Jean Moulin)*

Heureusement, les troupes allemandes ne disposent pas d'armes antichars et pendant que le seul char débarqué tiraille en tous sens, les deux chars restants de la section, après d'âpres combats, finiront par rejoindre le char solitaire et les chaloupes pourront enfin débarquer les compagnies de soutien. L'action des chars à Narvik si elle n'est pas primordiale est au moins déterminante lors du débarquement de Bjervik. En revanche, dans la montagne leur efficacité sera très limitée en raison de la nature chaotique du terrain. Un char brisa une chenille en sortant de la route et un autre sauta sur une mine le 14 mai.

Mais la situation en France devient catastrophique et le corps expéditionnaire doit être rapatrié de toute urgence. Le 8 juin, les derniers soldats alliés quittent la

Par Pascal DANJOU

5 et H 39

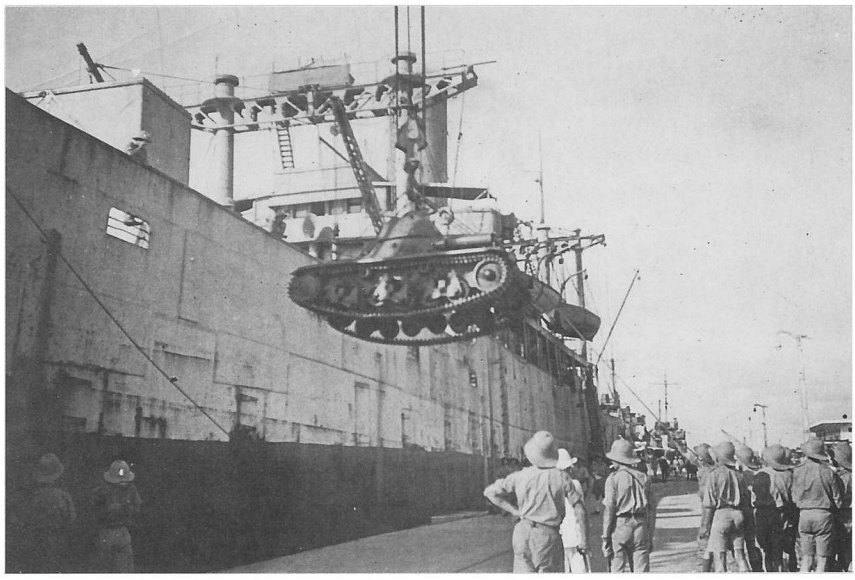
Norvège après avoir occupé Narvik pendant quelques jours sur les 15 chars Hotchkiss envoyés en Norvège, seulement cinq ont pris part aux opérations et trois ont été perdus. Mais l'épopée des douze chars survivants ne fait que commencer puisqu'au cours du rapatriement une grande partie du personnel de la 342e CACC entendra l'appel du général De Gaulle et décidera de rejoindre la France libre avec ses chars pour former la 1re Compagnie de Chars de la France Libre. Une anecdote

Lors de leur retour de Narvik, le personnel du 342e CACC entend l'appel du 18 juin 1940 et décide de rejoindre la France Libre

nous avait été confiée à ce sujet par un vétéran de cette expédition : « *Après la bataille de Narvik, nous étions sur le navire qui nous ramenait vers l'Écosse. Nous n'avions pas mangé convenablement depuis plusieurs jours nous étions affamés. Avec quelques copains nous décidâmes de descendre aux cuisines pour demander au chef s'il n'y avait pas moyen de nous fournir quelques casse-croûtes. Celui-ci nous dit d'attendre pendant qu'il allait voir dans les réserves ce qu'il pouvait faire pour nous. Il avait laissé la radio allumée, elle était branchée sur la BBC, nous étions le 18 juin 1940… C'est de cette surprenante manière, que j'ai pu entendre l'appel du général De Gaulle.* »

Des Hotchkiss en Afrique

Très rapidement, cette compagnie va passer des neiges de Narvik au soleil africain. En cette fin d'année 1940, la France libre a besoin d'un grand port africain comme base stratégique et économique et après l'échec de Dakar qui a refusé de se rallier au Général De Gaulle, elle se tourne donc vers le Gabon qui, lui aussi, est resté fidèle au gouvernement de Vichy. Le colonel Leclerc a imaginé un plan dans lequel trois colonnes et une seule section de trois chars doivent déboucher de la forêt vierge par surprise pour attaquer Libreville. Ce parcours est réputé comme impraticable par tous les états-majors. Les trois Hotchkiss vont devoir d'abord effectuer près de 300 km par chemin de fer à travers la jungle sur un train antédiluvien. Ensuite, ils doivent s'enfoncer dans une jungle épaisse sur près de 450 km d'une piste truffée d'embûches, et les derniers 150 km doivent être parcourus en plein territoire vichyste. L'expédition sera guidée par des planteurs, des aventuriers ou des chasseurs de fauves ralliés à la dissidence. Surmontant tous les obstacles la section de chars débouchera par surprise le 19 octobre 1940 sur les postes restés fidèles au gouvernement du maréchal Pétain. Puis, la section de chars



Ci-dessus.
Après les opérations du Gabon les chars sont embarqués sur le cargo »Fort Binger » et débarquent à Suez le 22 avril.

En haut.
Les chars Hotchkiss vont beaucoup souffrir de la chaleur et de l'humidité sur les pistes africaines et le capot moteur est ouvert pour en faciliter le refroidissement. *(Musée Jean Moulin)*

Ci-dessous.
Le soleil est implacable pour les hommes comme pour le matériel. On notera que les uniformes de l'équipage sont tous désormais d'origine anglaise. *(Musée Jean Moulin)*

Ci-contre.
Après la fin des combats en Syrie, les chars Hotchkiss à bout de souffle sont réformés et les équipages de la 1re Compagnie de Chars de la France libre vont, un temps, utiliser les Renault R 35 du 7e RCA en attendant l'arrivée du matériel américain. *(Musée Jean Moulin)*

restera en réserve jusqu'à la prise de Libreville, avant de rejoindre la compagnie.

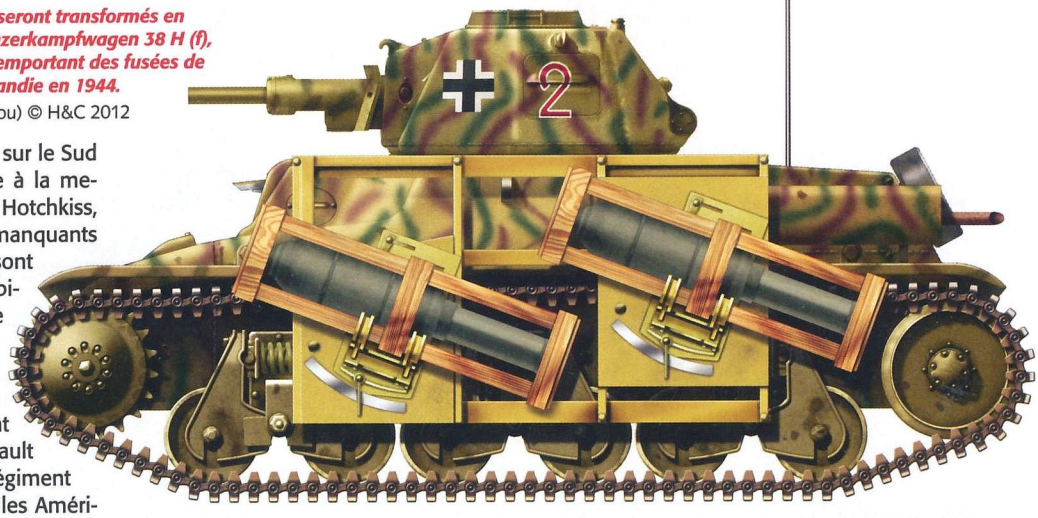
Le 6 février 1941, les 12 chars de la compagnie et leurs véhicules de servitude embarquent à destination du Moyen-Orient. Ils arrivent à Suez le 22 avril pour être dirigés en Syrie face aux forces françaises loyalistes. Les chars Hotchkiss vont prendre plus que leur part dans ces combats fratricides et ils joueront un rôle déterminant dans les combats pour Damas qui tombe le 21 juin. L'armistice sera signé à la mi-juillet à Saint-Jean-d'Acre mettant un terme à ces terribles combats. Les chars sont désormais à bout de souffle et sont brièvement remplacés par les Renault R 35 provenant des 6e et 7e RCA en attendant d'être rééquipés avec du matériel américain.

Mais, les chenilles d'autres chars Hotchkiss avaient déjà foulé le sol africain. Le 4e escadron du 1er Régiment de Chasseurs d'Afrique a pris en compte le 22 mars 1939, un premier lot de 16 Hotchkiss H 35 provenant du 1er GAM d'Orléans qui les avaient utilisés pendant trois ans. Ensuite, le 25 novembre 1939 c'est un second lot de 16 chars H39 entièrement neuf qui est affecté au troisième

En 1942, lors de l'opération Torch, les américains vont perdre quatre Stuart face aux Hotchkiss du 1er RCA

Ci-contre.
Alors que les hommes s'attendaient à foncer vers la Lybie pour combattre les troupes italiennes, ils auront la désagréable surprise de devoir livrer une campagne fratricide en Syrie. *(Musée Jean Moulin)*

Ci-dessous.
Les derniers obusiers de 105 mm construits sur le châssis du char Hotchkiss par le Baukommando Becker ont été détruits en Normandie dans la poche de falaise. *(DR via P. Touzin)*



Onze chars Hotchkiss du panzer abteilung 205 seront transformés en Selbstfahrlafette für 28/32 cm Wufrahmen auf Panzerkampfwagen 38 H (f), ils sont équipés par la troupe de lance-roquettes emportant des fusées de 28/32 cm. Ils auraient été engagés en Normandie en 1944.
Illustration Eric Schwartz (sur notice de Pascal Danjou) © H&C 2012

escadron. Au début 1940 le 1er RCA est dirigé sur le Sud tunisien, à proximité de la ligne Mareth face à la menace italienne. L'unité compte alors 27 chars Hotchkiss, quatorze H39 et treize H 35. Les cinq chars manquants auraient été laissés en dépôt au Maroc et sont vraisemblablement ceux qui ont été comptabilisés comme camouflés et donc inconnus de la commission de contrôle. C'est l'arme aux pieds sur ses positions et invaincu que le 1er RCA apprendra la nouvelle de l'armistice. Ses chars sont d'abord stockés sous contrôle avant d'être officiellement débloqués avec des Renault R35 pour constituer les deux escadrons du régiment qui regroupe les 45 chars autorisés. Lorsque les Américains tenteront de débarquer en Afrique du Nord lors de l'opération *Torch* en novembre 1942, les chars du régiment tenteront de s'y opposer, notamment pour la défense du port Lyautey où les Américains vont perdre quatre des sept chars Stuart engagés pour la perte de deux blindés français. Le cessez-le-feu interviendra le 11 novembre 1942 et le régiment abandonnera ses vieux chars Hotchkiss et Renault usés jusqu'à la corde pour être rééquipé avec du matériel américain à l'été 1943.

Sous les couleurs allemandes

Les qualités du petit char, ne vont pas échapper à l'armée allemande. Si on ne connaît pas de réutilisation

Ci-contre.
Cette belle photo d'ambiance qui nous montre une scène d'entretien du char Hotchkiss nous permet aussi de voir la section typique composée de trois chars Hotchkiss plus, à l'arrière-plan, un char de commandement Somua S35.

Ci-dessous.
La chambre de combat du char Hotchkiss est très exiguë ce qui oblige les équipages allemands , habitués à plus d'espace dans leurs propres chars, à transporter leurs impedimenta à l'arrière du char et sur ses côtés. On voit ici le char en Finlande en 1944. *(Photos P. Danjou)*

Tous les chars de prise sont entièrement révisés et repeint. Le char Hotchkiss que nous voyons ici n'a pas encore reçu les modifications habituelles aux Allemands. Le clocheton est toujours intact et il n'y a aucune trace installation radio. (P. Danjou)

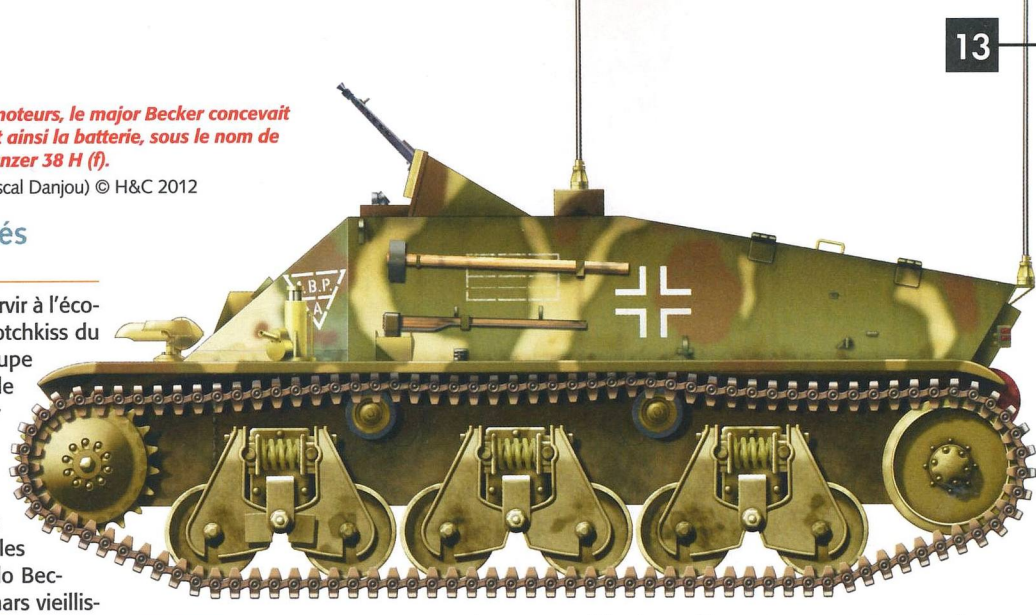
Ci-dessus.
Le char Hotchkiss à de bonnes capacités de franchissement comme le prouve cette photo prise pendant le passage d'un cours d'eau finlandais.
(P. Danjou)

du modèle 35 H après la campagne de France autre que pour l'écolage, il est communément admis qu'environ 600 Hotchkiss H39 (sur les 700 construits) seront réutilisés par les troupes du vainqueur sous la dénomination « Panzerkampfwagen 38 H (f) Kenn Nummer 735 (f) ». Ce chiffre peut paraître élevé, mais lorsqu'une armée retraite ce qui était le cas de l'armée française en mai juin 1940, le matériel qui subit des pannes même mineures est abandonné et est irrémédiablement perdu. Ainsi, les troupes allemandes n'ont eu aucun mal à récupérer un très grand nombre de chars facilement réparables.

Parmi les modifications apportées aux Hotchkiss par les Allemands, l'installation du 7,5 cm PaK 40 par le Baukommando Becker reste la plus spectaculaire

Les blindés, après avoir tous été révisés, vont subir les modifications usuelles pour être intégrés à la Panzerwaffe : arasement du tourelleau pour y installer deux demi trappes d'accès, installation d'un poste radio avec une antenne fouet et, pour certains, aménagement de la queue passe tranchée en coffre de rangement. Très à l'aise dans les chemins escarpés des Balkans ce char sera surtout utilisé à l'Est, dans des opérations de police et de lutte anti-partisan. Ils sont alors organisés par peloton de quatre chars auxquels s'ajoute un Somua S35 de commandement. Quelques exemplaires seront montés sur des trains blindés. À l'ouest, les équipages des 6e, 7e et 10e Panzer Divisionen commence leur entraînement sur ce matériel en attendant de percevoir des matériels neufs d'origine allemande. Retracer les affectations exactes est très complexe, car très souvent, les unités concernées recevaient des chars qu'elle devait restituer quelques semaines plus tard. L'unité la plus connue est la 21e Panzer Divisionen qui comptait dans ses rangs 46 chars Hotchkiss en 1944. En juin 1943, il reste encore 361 chars Hotchkiss en service (15 sur le front de l'Est, 96 dans les Balkans, 149 en Europe de l'Ouest, 68 en Norvège et 33 en Laponie). Avec le débarquement à l'Ouest et les défaites sur le front de l'Est, le nombre de chars en unité va chuter à 60 exemplaires dans l'inventaire de la Heer en décembre 1944.

Ci-contre.
Outre les opérations de police et de maintien de l'ordre, les chars Hotchkiss pouvaient aussi être affectés à la sécurité. Comme ici, où la présence d'un officier de la Luftwaffe à l'arrière-plan laisse penser qu'il est vraisemblablement en mission aux abords d'un aérodrome. *(P. Danjou)*



Comme à son habitude lorsqu'il créait des automoteurs, le major Becker concevait aussi le char de commandement qui complétait ainsi la batterie, sous le nom de GroBer Funk und Befehlspanzer 38 H (f).

Illustration Eric Schwartz (sur notice de Pascal Danjou) © H&C 2012

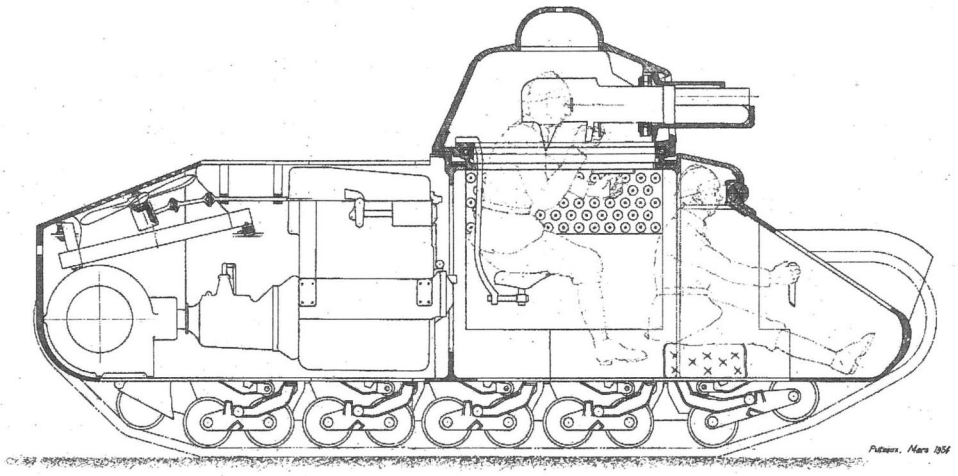
Des chars vieillissants recyclés par le major Becker

Quelques exemplaires sans tourelle vont servir à l'écolage des équipages. Au début de 1944, 11 Hotchkiss du Panzer Abteilung 205 sont équipés par la troupe de lance-roquettes équipés de deux fusées de 28/32 cm. Les quatre fusées sont fixées sur les flancs du char dans des cadres métalliques orientables comme sur les SdKfz 251 « Stukas zu fuss ». Ils ont combattu en Normandie en juin 1944. Mais la réutilisation la plus spectaculaire des chars Hotchkiss reste les modifications apportées par le Baukommando Becker pour redonner un second souffle à ces chars vieillissants. Cette équipe de recycleurs va d'abord imaginer un chasseur de char armé d'un canon de 7,5 cm PaK 40 protégé par une casemate blindée à 20 mm à l'avant et à 10 mm à l'arrière et sur les côtés. Une soixantaine de ces engins sera ainsi fabriquée sous la dénomination « 7,5 cm PaK 40 40 auf PzKpfw 38 H (f) Sdkfz 135 » plus connu sous le nom de Marder 1 (bien que cette dénomination soit aussi appliquée aux chasseurs de chars sur châssis FCM 36 ou Lorraine 37). En 1943 les unités ayant ces tueurs de chars en dotation sont toutes des infanteries Divisionen, excepté les neufs exemplaires affectés le 10 mai 1943 à la 1re Panzer Divisionen qui semble-t-il les reversera à la 26e Panzer Divisionen un mois plus tard. Handicapés par un châssis surchargé et une silhouette trop haute ces engins étaient peu appréciés par la troupe.

Ci-dessous.
Dépourvus de tourelle, les chars Hotchkiss vont devenir une sorte de bonne à tout faire. Ils serviront de tracteurs d'artillerie, de dépannage, de ravitaillement, pour l'écolage des conducteurs, etc. *(DR via P. Touzin)*

L'autre modification d'importance porte sur la construction d'un obusier d'artillerie automoteur fabriqué à 48 exemplaires (ou 24 selon certaines sources). Converti à partir de 1943, les chars sont armés avec un obusier de 10,5 cm LFH 18/40. Il semblerait qu'un petit nombre ait reçu la vieille pièce modèle 16, mais la pièce modèle 18 est de loin la plus fréquente. La silhouette de l'engin est très similaire à celle du chasseur de char et les derniers exemplaires auraient été perdus

Ci-dessous.
Le matériel récupéré à l'armée française a été tellement important que certaines unités allemandes en étaient quasi exclusivement composées. Sur ce document derrière les deux chars Hotchkiss nous apercevons une camionnette Peugeot DK 5J. *(P. Danjou)*



Ci-contre.
L'avant-projet du char APX ne nous est connu que par ce plan en écorché et une vue d'artiste colorisés. Tous les organes mécaniques sont disposés à l'arrière ce qui permet de disposer d'un meilleur espace pour le conducteur à l'avant. *(DGA)*

dans la poche de falaise après avoir connu leur heure de gloire en essayant de contrer l'offensive *Goodwood* le 18 juillet 1944. Comme à son habitude, lorsque le Baukommando Becker créait des batteries d'artillerie, il fabriquait aussi les chars de commandement qui vont avec. C'est ainsi que des chars de commandement « Großen Funk und Befelhspanzer 38 H (f) » vont être montés, mais on ne sait que très peu de choses de leur destin.

L'Allemagne fournira aussi un petit nombre de ces chars à quelques-uns de ses alliés. C'est ainsi qu'elle en cédera 15 exemplaires à la Hongrie en 1943, 19 exemplaires la Bulgarie en 1944 et quelques-uns à la Croatie.

1944, les ultimes combats

Au moment de la libération, la résistance française n'hésitera pas à réutiliser tous les chars Hotchkiss qu'elle pourra capturer aux Allemands pour les retourner contre ses ex-propriétaires. Mais ces remises en service de circonstances resteront très ponctuelles et très limitées, nous citerons par exemple le cas du char Hotchkiss récupéré dans les usines de Saint-Ouen sans munitions et avec lequel les FFI n'hésiteront pas à partir à l'assaut de la capitale de manière toute symbolique bien sûr. Après la fin des hostilités, il reprendra du service dans l'armée française au sein du 3e régiment de Dragons, qui deviendra le 12e régiment de Dragons de la 1re armée, ils seront utilisés pour le maintien de l'ordre dans les Forces d'Occupation en Allemagne (FOA). D'autres tiendront le même rôle en Indochine.

Ci-dessus.
La tourelle du prototype Batignolles Châtillon ressemble beaucoup à celle du char FCM 36 à ceci près qu'elle est entièrement moulée au lieu d'être mécanosoudée. *(DGA)*

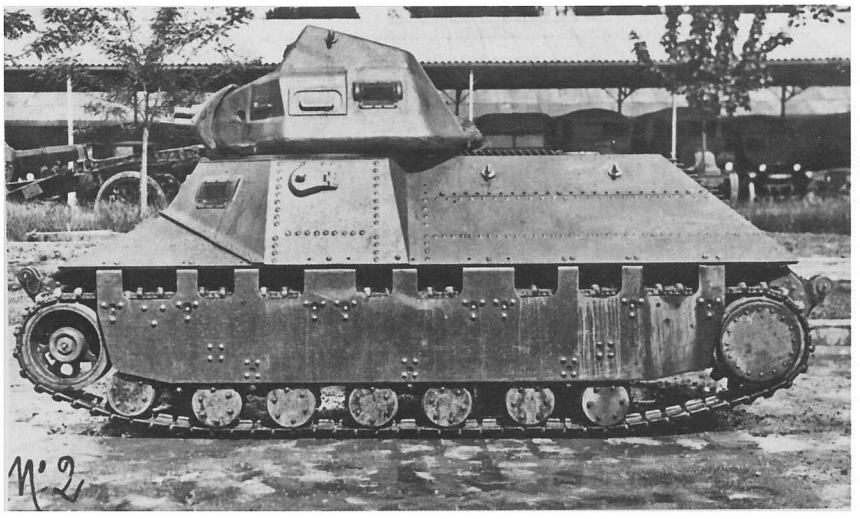
Ci-dessous.
Ce prototype proposait plusieurs solutions intéressantes aux yeux de l'état-major, mais le constructeur ne réussit jamais à mettre au point le train de roulement. Il finit par se décourager et par retirer le prototype du programme. *(DGA)*

Retour au Moyen-Orient

La dernière utilisation opérationnelle du char Hotchkiss aura lieu sous les couleurs israéliennes lors du premier conflit israélo-arabe. Malgré les embargos, l'État d'Israël naissant cherche à s'équiper en matériel blindé par tous les moyens. Un jeune officier français, ancien officier des Forces Françaises Libres, va servir d'intermédiaire avec le gouvernement français et parviendra à obtenir en 1948, selon les sources, entre 10 et 12 chars Hotchkiss provenant des Forces d'Occupation en Allemagne. Cette vente par la France enfreint les décisions internationales et l'acheminement des chars en Israël sera une véritable épopée, car pour débarquer du matériel lourd il faut un matériel conséquent et surtout une grue puissante. Le port d'Haïfa est sous contrôle anglais, celui de Tel-Aviv n'a pas l'équipement nécessaire et la Méditerranée est étroitement surveillée par l'ONU. Afin de tromper la vigilance des instances internationales, les chars sont embarqués en tant que matériel agricole et le bateau qui est choisi n'a pas de grue lourde pour ne pas attirer l'attention. Il est prévu de déplacer une grue flottante avant que les autorités israéliennes ne s'aperçoivent qu'elle est hors d'usage, à court de solutions, elles finiront par acheter la collaboration d'un capitaine dont le bateau est muni de cette fameuse grue lourde et les « machines agricoles » seront enfin débarquées à Tel-Aviv.

Les chars à destination de l'Israël sont embarqués en tant que "machines agricoles" pour tromper la vigilance de l'ONU

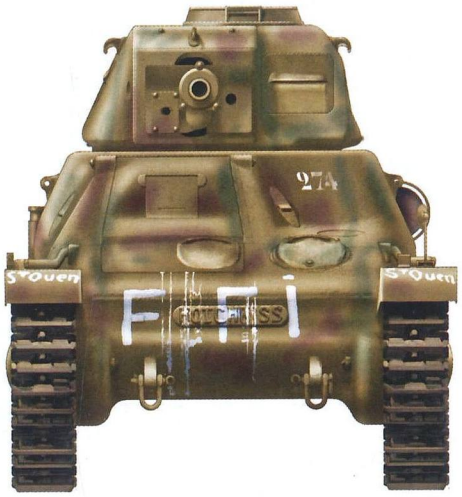
Bien évidemment, en 1948, le char Hotchkiss et complètement dépassé, mais les opposants à l'armée



Ci-dessus.
En 1944, les Forces Françaises de l'Intérieur vont capturer nombre de chars aux allemands qui retourneront aussitôt contre leurs anciens propriétaires. *(DR)*

israélienne n'ont guère mieux à lui opposer. Les chars sont affectés à la 8e brigade blindée, 82e bataillon de chars. Ce bataillon est divisé en deux compagnies celle qui percevra 10 chars Hotchkiss et surnommée la « compagnie russe », car elle est composée de personnel qui avait été formé à l'utilisation des chars en Russie pendant la Seconde Guerre mondiale et qui ne parlait que le russe et le yiddish. La seconde compagnie, dite la « compagnie anglaise », est composée d'équipages formés en Angleterre et qui ne parle que l'anglais. Elle possède deux chars Cromwell et un char Sherman. Comme on s'en doute, la communication entre les deux compagnies relève de la gageure. Heureusement, le commandant de l'unité parle les trois langues et il réussira à former quelques interprètes. Cet embryon d'arme blindée sera exclusivement utilisé en soutien de l'infanterie, comme lors de la prise de l'aéroport de Lydda. Utilisée avec tâtonnement et hésitation au début, l'unité gagnera en efficacité au fur et à mesure où elle acquiert de l'expérience et toutes les opérations suivantes seront menées avec succès. À la fin de la Première Guerre israélo-arabe, quelques chars seront rééquipés avec un canon de deux livres anglais, les canons français de 37 mm SA 38 ainsi récupérés seront remontés sur des automitrailleuses Marmon Herrington. Il semblerait que ces Hotchkiss réarmés auraient été utilisés pour la dernière fois en 1956 lors des combats de Suez, mais d'autres sources indiquent qu'ils auraient été purement et simplement ferraillés.

Ci-dessus.
Les tourelles de char léger récupéré sur le mur de l'Atlantique serviront à équiper quelque système défensif comme la ligne de Lattre en Indochine. Comme ici sur le poste de Quat-Lam au Tonkin dit « le bloc central » à l'été 1953. *(Collection Particulière)*



La résistance réutilisera dès que possible les chars repris aux mains de l'occupant, comme ce char Hotchkiss, récupéré dans l'usine de Saint-Ouen sans ses munitions et avec lequel les FFI partiront symboliquement à la reconquête de Paris.

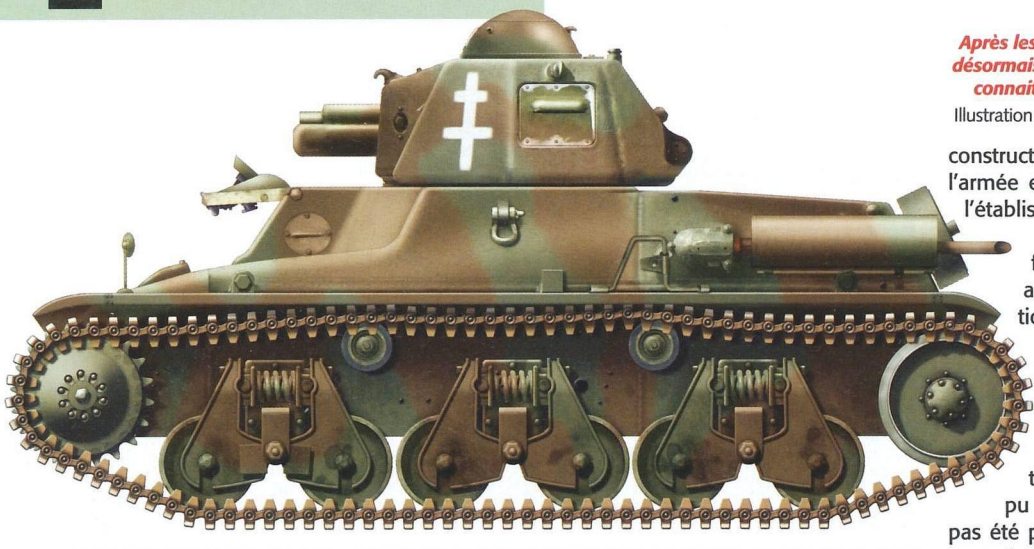
Illustration Eric Schwartz (sur notice de Pascal Danjou) © H&C 2012

C'est ainsi que se finit l'étonnante carrière du char Hotchkiss, qui n'aurait jamais dû dépasser le stade du prototype sans un ministre un peu trop enthousiaste et un général trop empressé de le satisfaire. Mais, pour lui rendre justice, il faut reconnaitre que ce char, lorsqu'il était utilisé dans les missions pour lesquelles il avait été conçu, s'est révélé être un très bon matériel, malgré quelques défauts persistants.

Avant d'aborder l'histoire du Renault R 35, qui a été le char léger numériquement le plus important, dans un futur article il est nécessaire d'évoquer brièvement les concurrents malheureux de ce programme de chars légers qui n'ont pas été commandés en série.

L'armée a reçu 14 avant-projets en réponse à son programme de char léger de 1933. Dans un premier temps, elle en élimine huit. Les concurrents qui restent dans la course sont : Renault, FCM, Hotchkiss qui sont les trois

Ci-dessous.
Quelques chars Hotchkiss seront envoyés dans les colonies indochinoises toujours dans un rôle de maintien de l'ordre. On distingue à l'arrière-plan du matériel anglais de qui la France avait reçu quelques engins. *(DR)*



Après les neiges de Narvik, les chars Hotchkiss, qui forment désormais la 1re Compagnie de Chars de la France, Libre vont connaitre les rigueurs des pistes de la brousse africaine.
Illustration Eric Schwartz (sur notice de Pascal Danjou) © H&C 2012

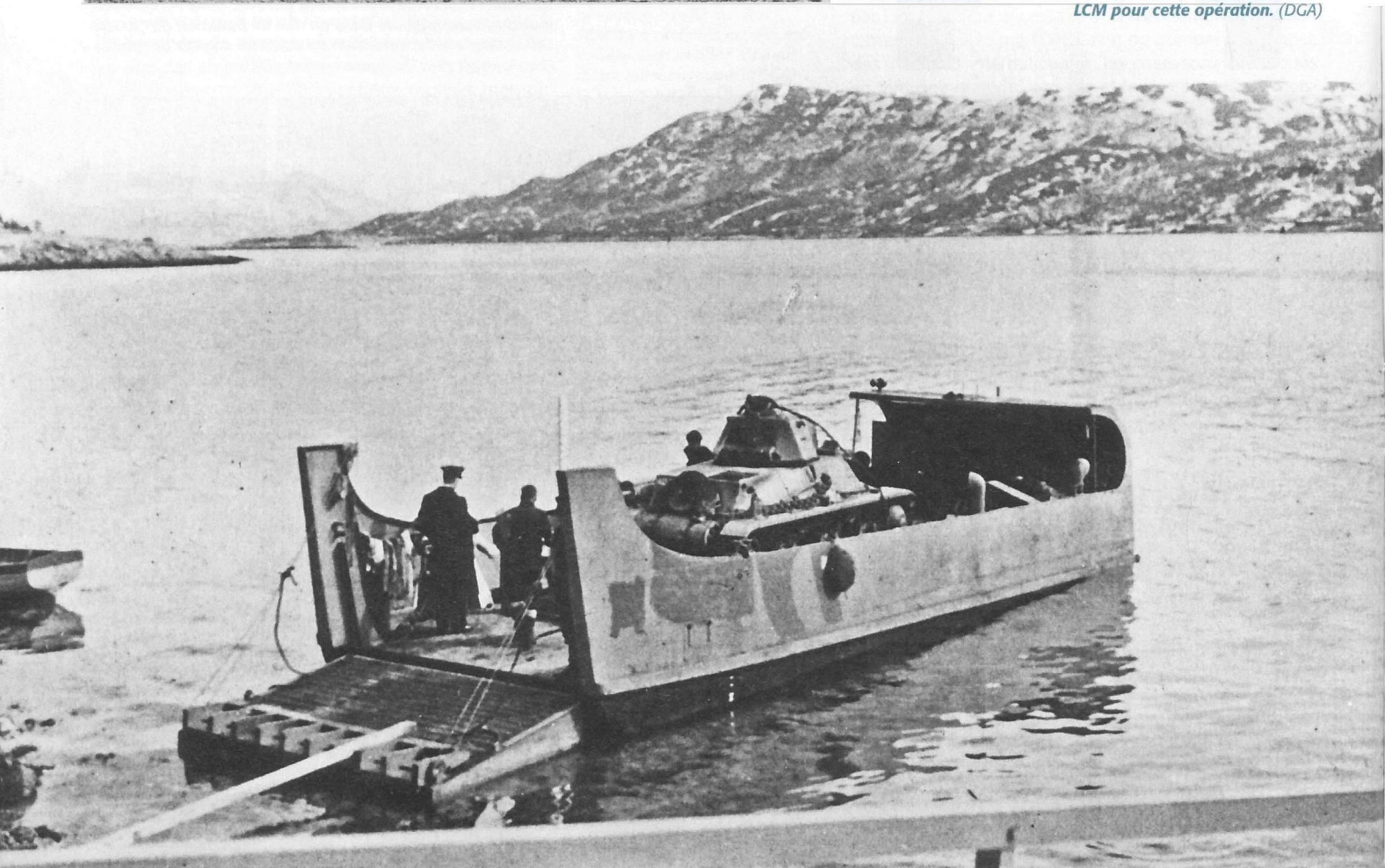
constructeurs qui au final recevront des commandes de l'armée et Batignolles Châtillon, Delaunay Belleville et l'établissement d'État de Puteaux (APX).

La société automobile Delaunay Belleville est fort réputée à l'époque pour ces véhicules, mais aussi pour les tourelles d'artillerie de fortifications qu'elle produit depuis le début du siècle. L'armée lui commande un prototype, mais cette commande est annulée pour des raisons encore inconnues à ce jour et le constructeur reçoit en compensation un marché pour l'étude d'un camion de 1,5 t. À ce jour, aucune trace prouvant l'existence de ce prototype n'a pu être trouvé. Ce qui est certain c'est qu'il n'a pas été présenté avec les autres concurrents devant le conseil consultatif de l'armement le 8 avril 1935.

L'avant-projet proposé par APX n'a pas eu à concourir au niveau du dépôt des offres techniques, car l'armée la retenu d'office vraisemblablement parce qu'il s'agit d'un établissement d'État. En fait, en commandant un prototype à l'APX, l'armée veut obtenir une sorte de chars étalons afin de pouvoir comparer les solutions proposées par les sociétés privées et surtout d'évaluer les coûts des différents composants. Ainsi, en faisant appel un atelier public, l'État a un élément de comparaison technologique, industriel et budgétaire par rapport aux autres offres. Le char est prévu pour être équipé d'un moteur diesel produit par la compagnie lilloise de moteur (licence Junker), mais en fin de compte, ce sera le procédé Ricardo qui sera retenu. Mais la licence de fabrication de

Ci-contre.
Le passage des trois chars Hotchkiss dans des villages de brousse reculés provoqua la stupéfaction parmi les indigènes. *(musée Jean Moulin)*

Ci-dessous.
Les chars Hotchkiss seront les premiers chars à opérer un débarquement de vive force de la Seconde Guerre mondiale. L'armée française est dépourvue de péniches de débarquement, ce sera l'armée britannique qui prêtera ses LCM pour cette opération. *(DGA)*



Ci-contre.
Le char 40 708 a été détruit par une mine il fait partie des trois chars perdus lors de l'expédition de Narvik. *(P. Danjou)*

ce moteur sera récupérée par Berliet qui la proposera avec succès pour le char FCM. D'ailleurs, tout comme pour le char FCM le char APX a le train de roulement protégé par un blindage et le barbotin à l'arrière, ce qui permet de regrouper les organes mécaniques et donc d'obtenir un poste de pilotage à l'avant beaucoup plus spacieux. La réalisation du prototype prend tellement de retard qu'il ne peut prendre part à la présentation organisée avec les autres constructeurs retenus. De toute manière, la production de l'APX est déjà très chargée avec la fabrication des tourelles et son projet de char léger, dont nous ne connaissons aucune photo, servira surtout à tester de nouvelles solutions pour améliorer les chars en service ou à l'étude.

C'est ainsi que se finit l'étonnante carrière du char Hotchkiss qui n'aurait jamais dû dépasser le stade du prototype

Enfin, le prototype Batignolles Châtillon est le seul qui a été construit et livré à la commission de Vincennes le 5 avril 1935. Son apparence, est très proche de celle du FCM 36 surtout la tourelle à la différence près qu'elle est moulée. Son moteur diesel CODRA (compagnie des diesels rapides) lui donne une autonomie bien supérieure à celles exigées dans les spécifications du programme. La société CODRA a été créée par UNIC pour commercialiser les moteurs Mercedes dont il a la licence pour la France. Le prototype va subir une série d'essais qui se déroulera du 5 avril au 24 juin 1935 puis du 27 juin au 11 juillet de la même année. Ces tests révèlent surtout que l'engin est loin d'être au point. Malgré tout la commission juge qu'il présente des particularités suffisamment intéressantes, notamment avec sa tourelle moulée et sa motorisation diesel, pour que les essais puissent reprendre après le retour en usine du char pour modifications. Le constructeur va mettre presque sept mois pour revoir complètement les éléments qui posaient problème et plus particulièrement l'ensemble chenilles, train de roulement et suspension. Malgré les modifications apportées, lors de la seconde campagne d'essais qui se déroulent du 20 janvier au 1er août 1936 il apparaît que le train de roulement n'est toujours pas au point. Le char est très poussif sur des pentes de 40 %, la boîte de vitesses est défectueuse, etc.... Le prototype est donc envoyé une seconde fois en usine en août 1936. Découragé par les conclusions de la commission qui sont peu encourageantes et par le fait que le Renault R35 ait déjà été commandé, le constructeur préfère retirer son prototype de la compétition.

Il ne restera donc en lice que les trois constructeurs suivant : Renault, FCM et Hotchkiss et tous recevront des commandes par l'armée pour leur char qui seront ainsi fabriqués en série et livrés avant le début de la campagne de France. ■

Parmi les chars vendus par la France à Israël, certains d'entre eux seront réarmés avec un canon britannique de deux livres. Certaines sources indiquent qu'ils auraient pris part aux combats de Suez en 1956.
Illustration Eric Schwartz (sur notice de Pascal Danjou) © H&C 2012

Ci-contre.
A la fin de la Première Guerre israélo-arabe quelques chars Hotchkiss auront réarmé avec un canon britannique de deux livres les canons de 37 mm SA 38 allant rééquipés des automitrailleuses Marmon Herrington britanniques. *(DR)*

Ci-dessous.
Encore exposé de nos jours au musée de Latrun ce char Hotchkiss est un de ceux vendus par la France en 1948. Il porte les marquages du 82e bataillon de chars. *(DR)*

Le Pas de Calais Libéré

21 ans déjà que le VM-Artois rythme la fin des vacances d'été en organisant son rassemblement dans le village de Souchez pour commémorer sa libération en 1944.

Par Pierre-François BOSELLI

Plusieurs centaines de participants de toute nationalité et véhicules s'étaient donné rendez-vous dans le champ habituel situé en face de Notre-Dame de Lorette. Toutefois, malgré cette forte participation, les véhicules lourds et/ou blindés étaient moins nombreux cette année. Est-ce une conséquence de la crise ? Ou tout simplement une conjonction d'évènements qui a limité la quantité de ces engins. En effet, traditionnellement se tient à Mons en Belgique, le weekend précédent, « Tanks In Town » qui fut annulé par ses organisateurs au début de l'été pour un souci de réglementation. De nombreux véhicules blindés et collectionneurs enchainant les deux manifestations. Malgré tout, il était possible d'admirer le Sherman Moghrane, plusieurs DUKW, Half-track, AM8 et AM20, quelques Diamond attelés ou GMC. Souchez est aussi l'occasion de découvrir des véhicules moins courant comme un Dodge WC51 blindé, des camions anglais, ou encore une superbe voiture Hillman en livrée Royal Air Force.

Le camp a été inauguré officiellement le jeudi soir. En fin de soirée, était organisé une marche de nuit pour les groupes de reconstitution. Vendredi, une promenade touristique avec visite de la brasserie des Ch'tis pour ceux déjà arrivés. Le gros des troupes arrivant jusque tard

Ci-dessus.
Le convoi avec en toile de fond les terrils du Pas de Calais

Le campement vu de Notre-Dame de Lorette

dans la soirée pour s'installer sur le camp. La soirée étant rythmée par un concert rockabilly.

Samedi, trois convois se sont élancés sur les routes du Pas de Calais. Le plus court totalisant environ 30 kilomètres et pour le plus long plus de 100 kilomètres. Chaque convoi s'est arrêté dans des villages de la région à l'occasion de commémorations ou fêtes locales au rythme des fanfares. En fin d'après midi, l'ensemble des véhicules revenus sur le site, le camp s'est animé au gré des démonstrations des différents groupes de reconstitution très présents cette année. Une soirée dansante clôturant cette journée. Dimanche eu lieu le traditionnel défilé dans les rues de Souchez. Mis en place dès 9 heures du matin, il commença à 11 heures pour se terminer autour de 13 heures.

Une fois encore, ce weekend du 1er et 2 septembre, fut une réussite, aidé cette année par une météo clémente. Espérons que l'année prochaine, les blindés viendront en plus grand nombre. ■

Plymouth P10 Deluxe de 1940 en couleur bleu Navy

Chevrolet US Navy Master Deluxe Sedan de 1939

Chrysler Windsor modèle 1941

Chevrolet MR Pickup 1941 Service de recrutement de la Navy

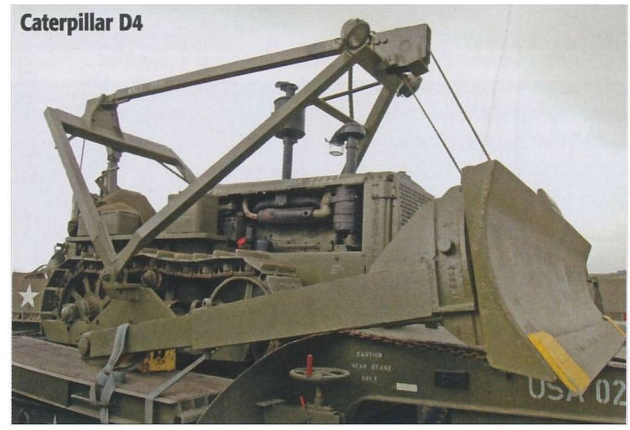
Chevrolet Light Sedan BG 1503 de 1941 basée à De Soto au Kansas USA.

Jeep Willys Navy

Hillman 10 HP Staff Car militarisée pour la Royal Air Force

Le Sherman Moghrane de R.A.D.A.R.

Diamond T 981 attelé tractant une remorque avec niveleuse
(Photo T. Caruchet)



Caterpillar D4

Remorque Rogers Bros M9 45 tonnes de 1943 avec une niveleuse Austin Western

GMC CCKW 352
avec affut circulaire

Ci-dessus.
Dodge série VC T110 L5 pickup canadien. *(Photo T. Caruchet)*

Jeep blindée de la 101st Airborne

GMC CCKW 353 Cargo 2 1/2T

Half-trak M16 en service dans l'armée française équipé d'une tourelle Maxon

Dodge WC51 blindé en Indochine de l'association Mémoires du C.E.F.E.O.

Half-track M5 et mitrailleuse pour la défense anti-aérienne

Ci-dessus.
Otter Light Reconnaissance Car Mk 1.

Jeep BDS du service de déminage

Ci-contre.
Bedford QLD 3T

Half-Track IHC M5 lourdement armé et son canon tracté

Automitrailleuse M8

Peugeot 202 FFI

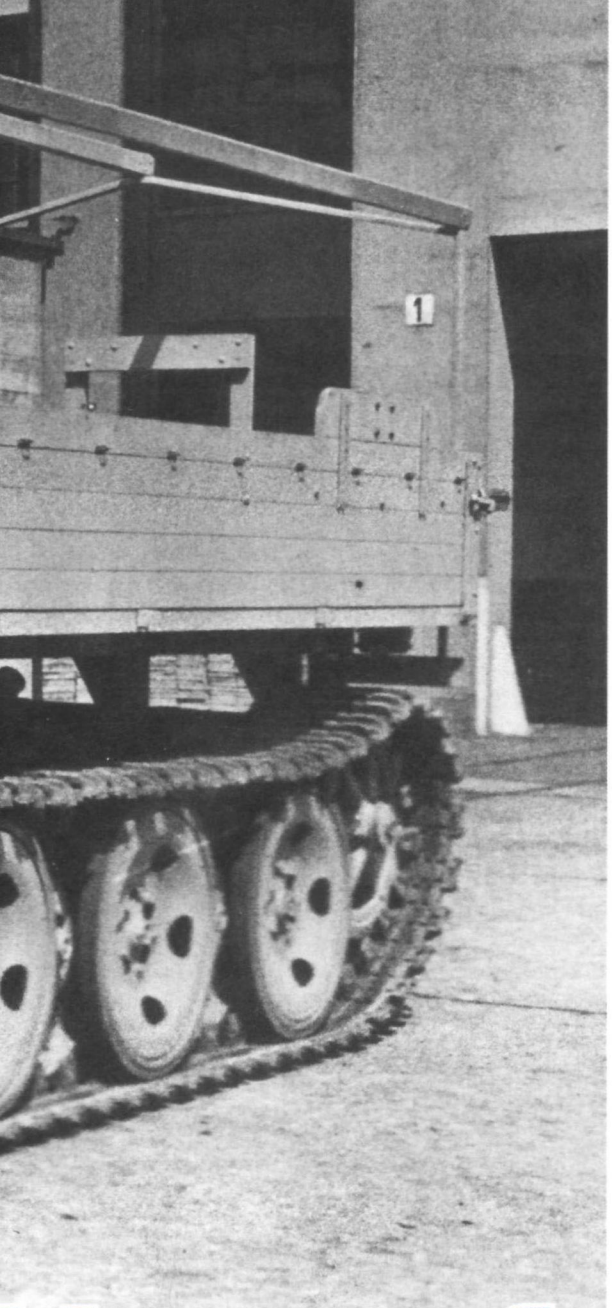
Schwere Wehrmachtsc

L'armée allemande dispose au début de la Seconde Guerre mondiale d'une large gamme de semi-chenillés, pas moins de six modèles pour des capacités de traction de 1 tonne jusqu'à 18 tonnes. Développés après l'arrivée au pouvoir d'Hitler, ils ont été visiblement conçus pour ses objectifs de guerre à l'Ouest, et donc principalement pour des déplacements rapides sur les routes en bon état de l'Europe occidentale, les mouvements en tout-terrain devant être réduits.

Par Ludovic FORTIN

Ils se caractérisent tous par une fabrication soignée et une conception sophistiquée, incluant d'excellents moteurs Maybach, des différentiels de transmissions de type Cletrac, une suspension par barres de torsion, et des chenilles métalliques à patins de caoutchouc, tous éléments qui leur confèrent vitesse et confort sur des routes bitumées ou au moins damées. En revanche, leur coût de production est élevé, et ils nécessitent des délais de fabrication très longs et d'importantes quantités de matériaux, notamment stratégiques. À titre d'exemple, la construction d'un Sd.Kfz.6 pesant 7,5 tonnes nécessite 12 tonnes de matières premières, 1 350 heures de travail pour la fabrication des pièces, et 1 430 heures pour l'assemblage du véhicule. Au début du conflit, un délai d'environ 15 mois est requis pour produire un engin de ce type ! Ils s'avèrent en outre relativement fragiles et requièrent un entretien fréquent et minutieux.

Comme l'ensemble du parc aérien, automobile et blindé du Reich, les semi-chenillés allemands sont admirablement conçus pour la Blitzkrieg, et le pays ne s'est préparé que pour une guerre courte. Les combats de la Pologne à la France, et même en Grèce et en Yougoslavie, lui donnent raison. Cependant, dès la fin 1941 la guerre s'annonce beaucoup plus longue et plus coûteuse que prévu : déjà, en 1940, la Grande-Bretagne n'a pas déposé les armes et a assené un revers cuisant à la Luftwaffe. Puis il a fallu venir au secours des Italiens en fâcheuse posture en Afrique du Nord, et enfin Hitler a décidé de s'attaquer à l'URSS, un bien trop gros morceau



Ci-contre.
L'un des prototypes du sWS illustre la différence de hauteur de plateau avec l'engin de série : le bas du plateau est au niveau du marchepied de la cabine sur ce dernier, alors qu'il est nettement au-dessus sur le prototype. A noter la présence d'un phare Notek, qui sera remplacé par deux phares de route sur le modèle de série, ou par un phare Bosch sur la version blindée. *(DR)*

Décision est prise en mai 1942 de confier à Büssing-Nag le développement d'un semi-chenillé destiné à remplacer le Sd.Kfz.6

Ci-dessous.
Un prototype du sWS équipé de sa bâche de protection : celle-ci était en deux parties, l'une pour la cabine seule avec des surface transparentes latérales assez importantes, et l'autre pour le plateau avec juste une petite fenêtre de chaque côté. *(DR)*

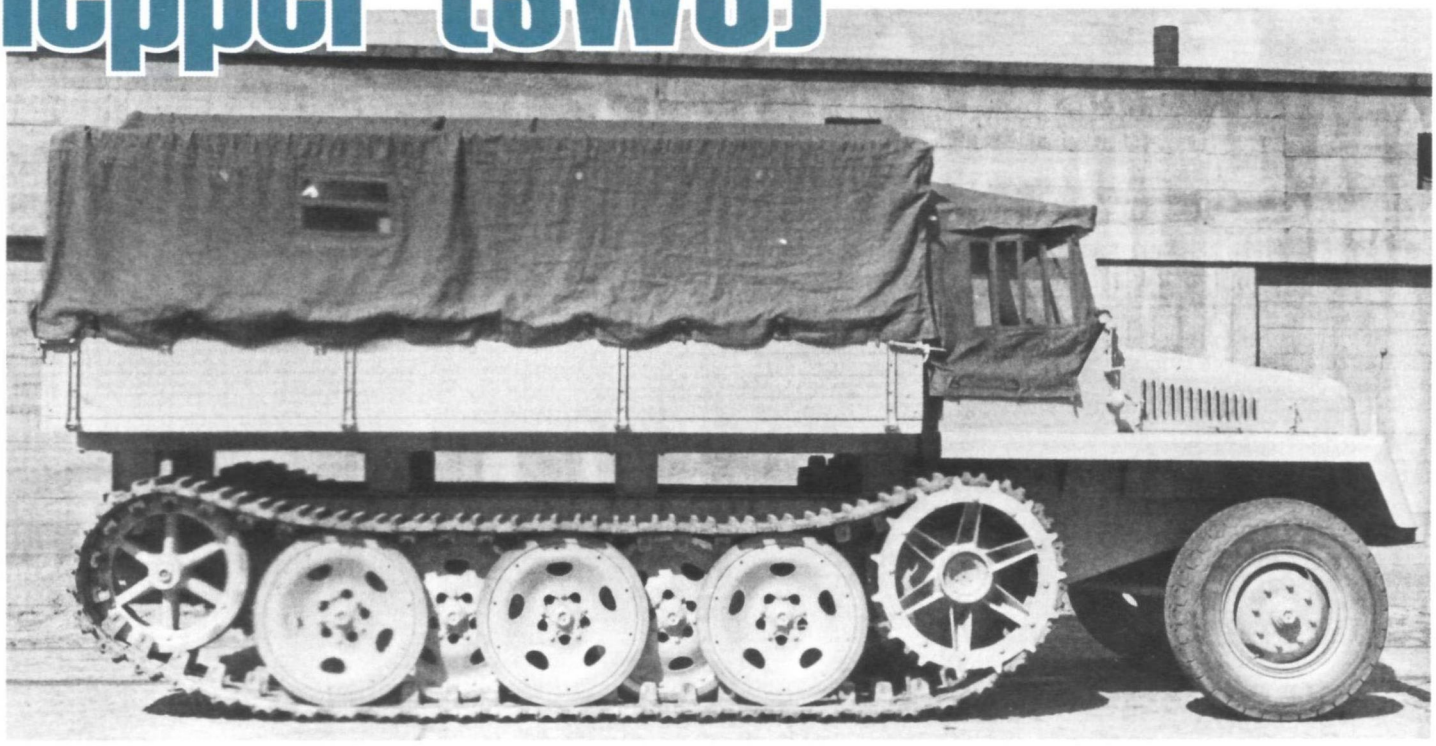
hlepper (sWS)

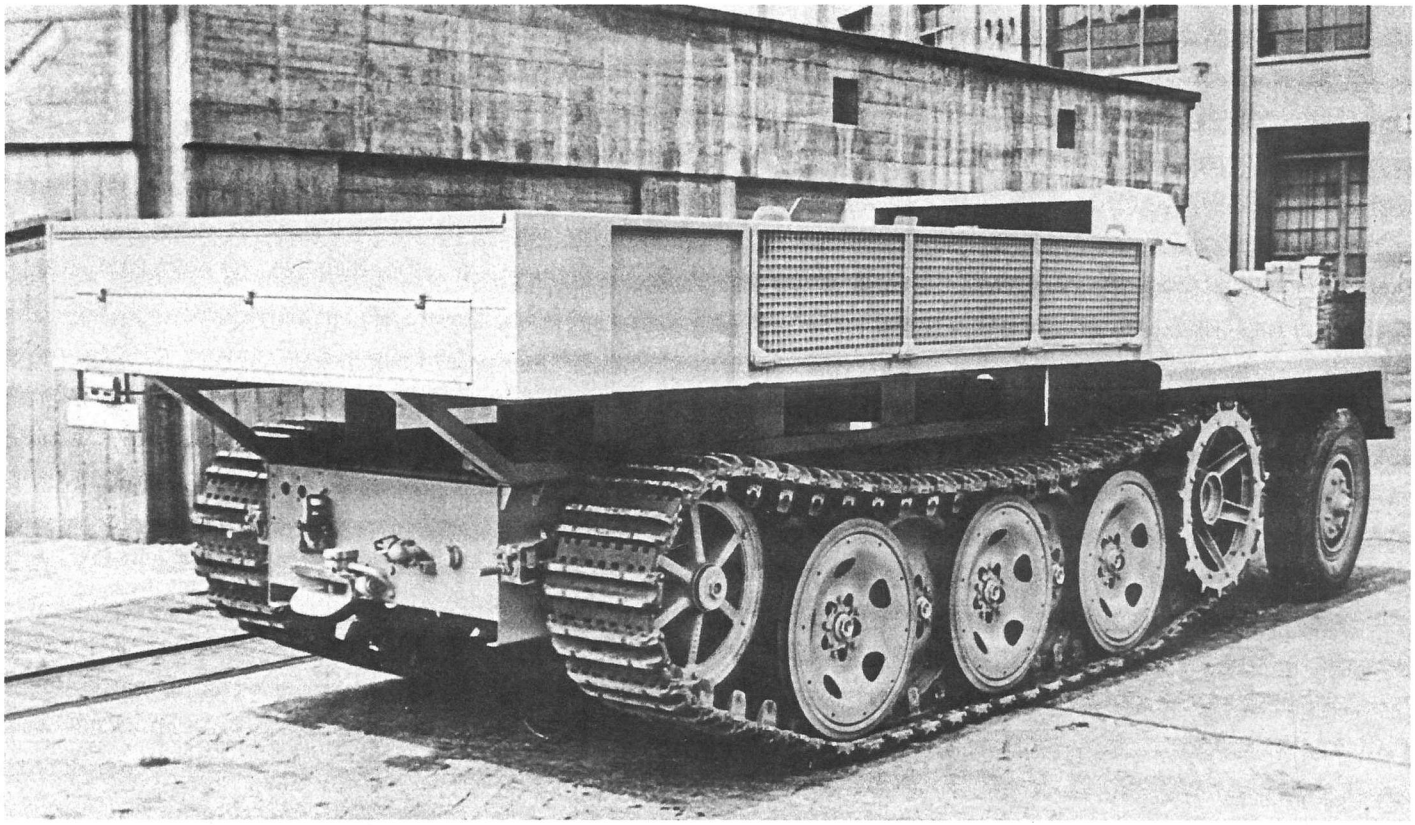
pour lui. En décembre 1941, l'échec de la Wehrmacht devant Moscou et la déclaration de guerre allemande aux Etats-Unis après Pearl Harbour, pour respecter les termes des accords de l'Axe avec le Japon, mettent définitivement fin aux espoirs d'une guerre de courte durée. Il apparaît donc urgent de faire des économies de temps et de matières premières à tous les niveaux de la production de matériels militaires, et de simplifier et standardiser la fabrication, d'autant plus que le recours à une main-d'œuvre forcée et moins qualifiée se généralise, puisque les ouvriers allemands sont mobilisés. Réduire le nombre de types de véhicules en service est l'un des moyens pour parvenir à cet objectif, ne serait-ce que pour faciliter la production de masse, la formation des mécaniciens et l'approvisionnement en pièces de rechange.

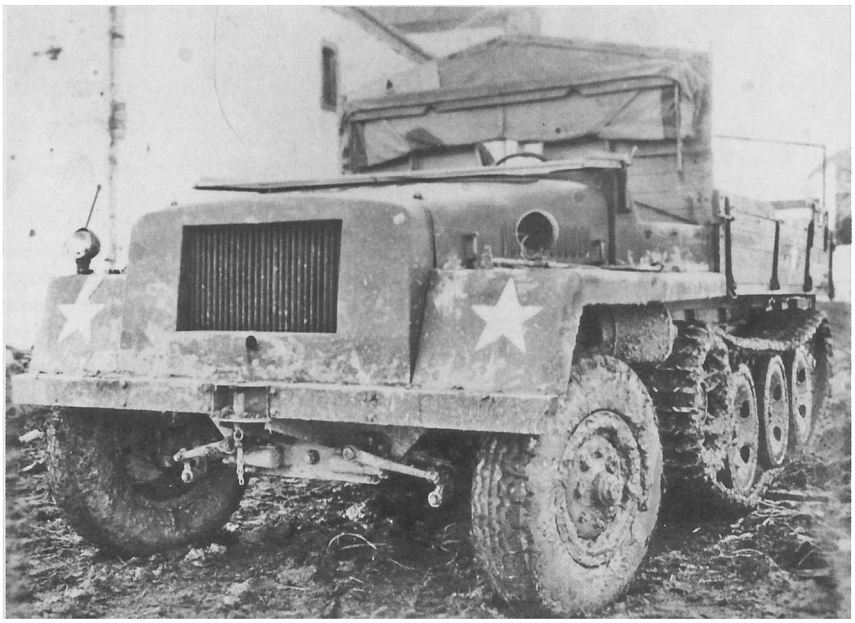
Un nouveau semi-chenillé

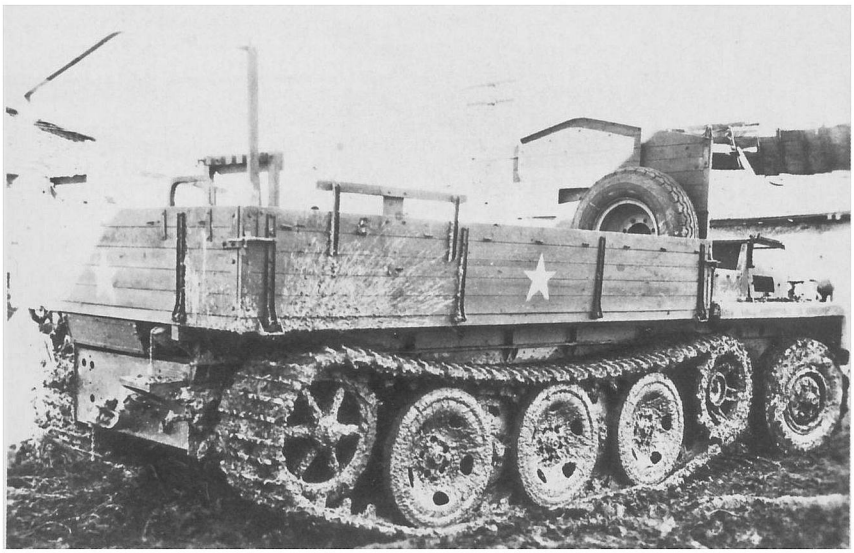
Décision est prise en mai 1942 de confier à Büssing-Nag le développement d'un semi-chenillé destiné à remplacer le Sd.Kfz.6 de 5 tonnes (ainsi que le Maultier, qui n'est qu'une solution provisoire), dans l'une des premières tentatives réelles de rationalisation et de standardisation. Büssing-Nag est à l'époque surtout impliqué dans la production de camions lourds, d'automitrailleuses à huit roues, et de semi-chenillés, dont le Sd.Kfz.6 justement : la firme apparaît donc toute indiquée pour cette tâche. Les spécifications demandées initialement sont mal connues, mais on sait que l'engin doit avoir une capacité minimale d'emport de 3 tonnes, et de traction de 6 tonnes. Il doit être conçu suffisamment rapidement pour entrer en production de série au printemps 1943, pourtant de multiples retards de mise au point font que le véhicule n'est prêt qu'en décembre de la même année, soit six mois plus tard qu'espéré. Il est initialement prévu que l'usine Büssing-Nag de Berlin-Oberschöneweide, avec l'aide de l'usine Tatra de Kolin (près de Prague) en Tchécoslovaquie, doive produire en rythme de croisière pas moins de 150 de ces véhicules par mois !

Le «schwere Wehrmachtschlepper» (abrégé en sWS), c'est-à-dire le tracteur lourd de la Wehrmacht, s'avère plus rustique que son prédécesseur, mais pas beaucoup moins complexe. En effet, du point de vue mécanique, il est encore trop sophistiqué pour représenter un réel progrès vers la simplification. La transmission et la boîte de vitesses ZF4 sont éprouvées et performantes, mais déjà anciennes, et le moteur Maybach HL 42 est repris des semi-chenillés de 3 tonnes (Sd.Kfz.11 et 251), dans









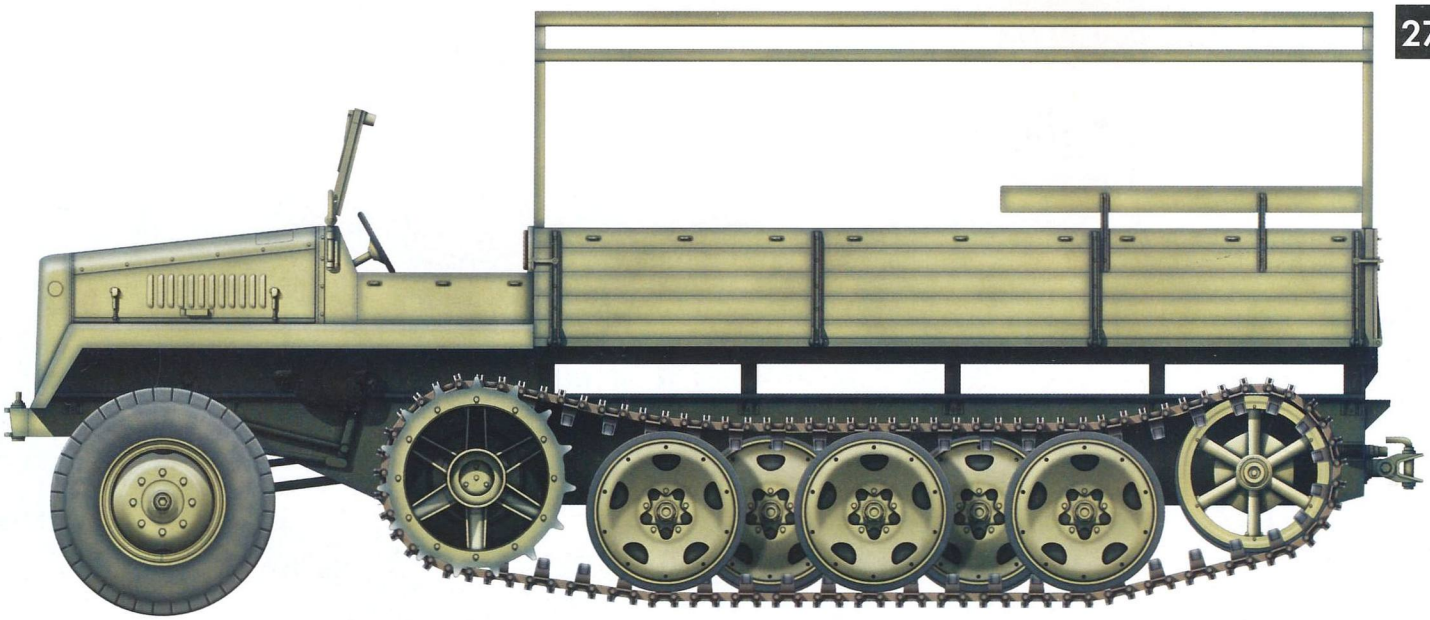
Ci-dessus.
Le plateau de la version blindée est toujours constitué des panneaux grillagés latéraux rabattables et du grand coffre arrière, que le véhicule soit utilisé en tant qu'automoteur de Flak 43 ou pour le transport. Il s'agit encore ici d'un prototype (cf. la hauteur du plateau). *(DR)*

la version TRKMS, ce qui laisse présager des problèmes de sous-puissance. Le châssis simple et solide en forme de cadre utilise des profilés en Z et en U, les tubes qui protègent les barres de torsion renforçant encore la structure. La suspension avant constituée d'un ressort à lame transversal pivotant sur un axe central est conservée. La suspension arrière à barres de torsion est aussi présente, avec un train de roulement constitué de galets à bandages caoutchouc, à raison de cinq paires imbriquées de chaque côté, à la manière du Panther. Les chenilles présentent une évolution notable vers la simplicité et l'efficacité : elles sont larges de 50 cm, 6 de plus que celles du semi-chenillé le plus lourd, le Sd.Kfz.9, d'où l'on voit que les leçons des difficultés de déplacement sur le front russe ont été tirées. Elles sont maintenant entièrement en métal, et composées de 55 maillons doubles de chaque côté : le maillon principal porte les dents et les sculptures et l'autre sert de raccord, comme sur le Tiger II.

Le large barbotin est semblable à ceux des Panzer, en double cône tronqué avec une couronne dentée amovible dotée de 15 dents, et la roue tendeuse à rayons est très simple. Les freins à disques sont en revanche assez sophistiqués, et aussi plus efficaces et plus précis que les freins classiques : ils sont pneumatiques, les réservoirs d'air étant alimentés via des arbres de transmission coaxiaux à l'arbre principal. Ils sont en outre placés à l'intérieur du châssis, donc à l'abri de l'eau, de la boue, du sable, etc. Leur utilisation est souple, mais encore complexe : si pour des petits changements de direction les roues tournées

Ci-contre au centre.
Deux étoiles blanches sur une base Olive Drab identifient un sWS capturé par les Américains. Le capot de radiateur simpliste contraste avec la complexité du train de roulement à galets imbriqués. *(Tank Museum)*

Ci-contre.
Sur la vue latérale du même engin, le plateau de la version de transport non blindée se révèle spartiate : des ridelles rabattables entourent un vaste espace de chargement et de simples bancs pour l'équipage, le tout en bois. *(Tank Museum)*

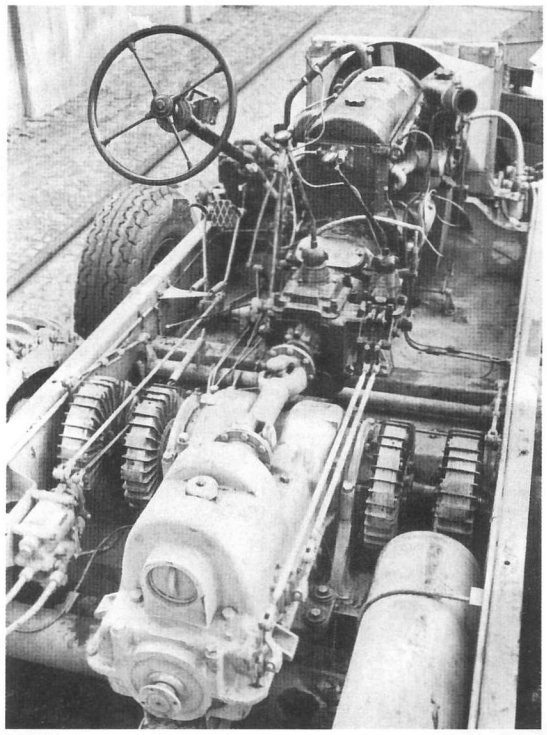


par le volant suffisent, pour des virages plus serrés un dispositif joue automatiquement sur le freinage de l'une ou l'autre chenille, et un levier au tableau de bord permet encore un contrôle individuel de chaque frein. En définitive, les simplifications les plus importantes concernent la superstructure : le compartiment de conduite est sommaire, et le plateau est encore plus spartiate, avec l'utilisation massive du bois comme matériau de base, les sièges étaient à présent de simples bancs.

Des performances contrastées

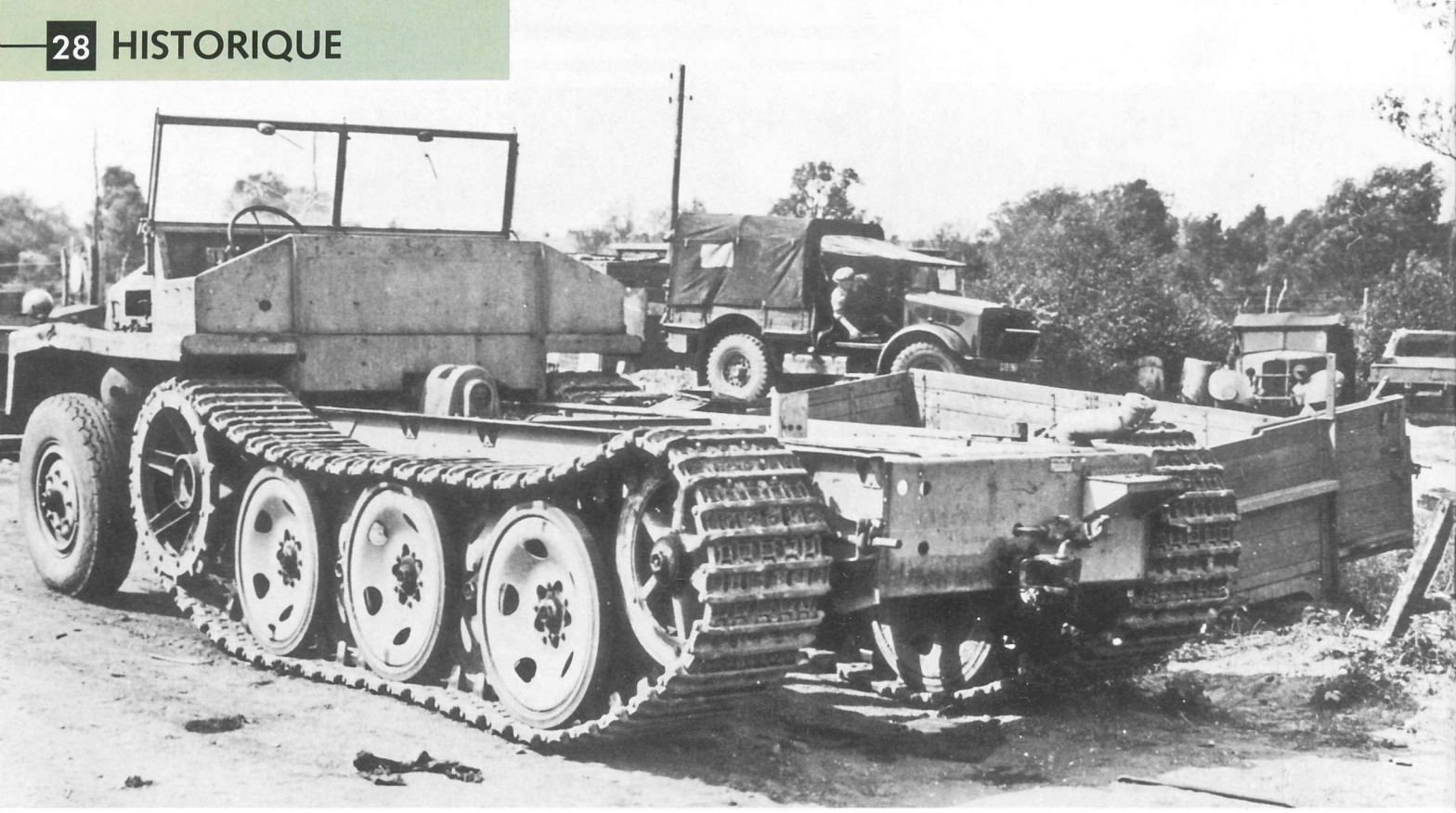
Le sWS est volumineux : plus long de 35 cm et plus large de 24 cm que le Sd.Kfz.6, il est aussi plus haut de 33 cm. Ses performances sont contrastées : il dispose d'une puissance de traction de 8 tonnes, donc supérieure aux spécifications demandées et surtout à celle du Sd.Kfz.6 (5 tonnes seulement), et une capacité d'emport de 4 tonnes, plus que tout autre semi-chenillé en service. Toutefois, sa vitesse maximale de 27 km/h est bien moindre que celle de son prédécesseur (50 km/h). Une fois encore, comme sur le tracteur Steyr RSO entièrement chenillé, on a privilégié le déplacement tout-terrain à la vitesse. Son rayon d'action de 300 km est en revanche identique à celui du Sd.Kfz.6, et grâce à ses chenilles, sa pression au sol est un peu meilleure : 0,5 kg/cm² au lieu de 0,6.

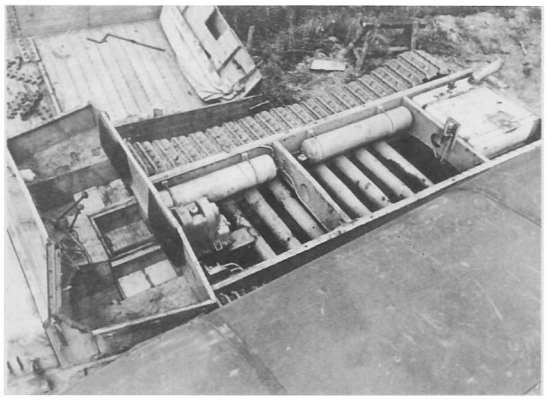
Ci-contre.
Belle vue d'un sWS sans sa superstructure : le moteur paraît assez petit pour un engin de cette taille, même avec l'effet d'optique de la prise de vue. En revanche, la transmission et les freins pneumatiques sont volumineux et occupent un espace non négligeable, expliquant en partie la hauteur du plateau. *(DR)*



Ci-dessous.
Le sWS examiné par les Britanniques au WVEE de Farnborough porte encore sa plaque d'immatriculation et un insigne d'unité inconnu, qui a également été observé en mai - juin 1944 en Belgique, dans la région de Bruxelles.
(Tank Museum)

Illustration Laurent Lecoq © H&C 2012





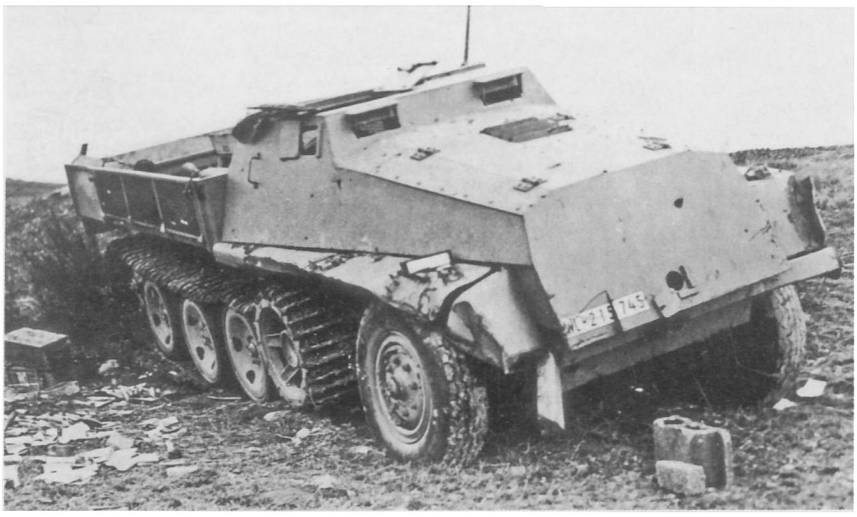
Ci-dessus.
Les ingénieurs britanniques ont dépourvu le sWS de son plateau afin de mieux examiner le fonctionnement de la transmission et des freins. La largeur des chenilles, qui assuraient une bonne portance en terrain meuble, est ici en évidence. *(Tank Museum)*

Ci-contre.
Cette vue intérieure du châssis révèle les tubes entourant les barres de torsion de la suspension, le réservoir de carburant à l'arrière, ainsi que les bonbonnes d'air du système de freins hydrauliques sur le côté droit. *(Tank Museum)*

Ci-dessous.
Ce sWS blindé abandonné appartenait à la Luftwaffe, comme l'indique la plaque d'immatriculation. La cabine en plaques d'acier est très simple, dépourvue de portes, avec deux trappes, dont l'une comprenait des ouïes d'aération, s'ouvrant au centre du capot pour accéder au moteur. *(Tank Museum)*

La version blindée

Dès le début, il est prévu une version semi-blindée du véhicule, dont l'avant est couvert par des plaques d'acier au carbone et non de blindage, qui ne protègent que des tirs d'armes légères et des éclats d'obus. La structure métallique est primitive, avec des tapes de vision sommaires, et l'absence de porte oblige le conducteur à rentrer par l'arrière ouvert au niveau du plateau. Dans cette configuration, le sWS est en priorité destiné au transport d'approvisionnements, mais aussi à servir d'automoteur de canon antiaérien de 3,7 cm Flak 43. Ce dernier, qui remplace les Flak 18 et 36/37, et bien que tirant la même munition, est plus économique à fabriquer et plus performant que ses prédécesseurs, avec notamment une cadence de tir de 230 coups minute au lieu de 150 auparavant. Le plateau arrière est doté de panneaux grillagés rabattables sur les côtés, et d'un grand coffre arrière servant à l'emport des munitions, entre autres. Les premiers sWS de Flak sont aussi produits à partir de décembre 1943, pour un total confirmé de seulement 81 exemplaires, et sont destinés à remplacer les Sd.Kfz.7/2 armés d'une pièce de même calibre, principalement au sein des bataillons blindés. En réalité, les photographies d'époque montrent que la version non blindée a également servi d'automoteur de Flak 43, probablement par manque de cabine blindée ou à la suite de bricolages de certaines unités. Il faut également mentionner le projet de Panzerwerfer confié à la firme Martini-Hütte en août 1944 : un seul exemplaire de ce véhicule a été capturé par les Américains à la fin de la guerre, et les archives manquent pour déterminer si une production en petite série a été réalisée ou s'il s'agissait seulement d'un prototype. L'engin reprenait l'avant protégé par des plaques d'acier développé pour le sWS, avec un arrière également blindé copiant la configuration du Panzerwerfer 42 sur châssis d'Opel Maultier, qu'il était probablement censé remplacer. Il était armé du même 15 cm Nebelwerfer-Zehnling 42 à dix tubes.



Etant donné son apparition tardive et le nombre assez réduit d'engins fabriqués, les modifications intervenues en cours de production du sWS sont limitées : un treuil d'une puissance de traction de 5 tonnes est parfois installé, mais semble-t-il assez rarement si l'on en juge par les témoignages photographiques. Les prototypes ont un plateau placé plus haut que sur le modèle de série : le plateau rabaissé sur ce dernier nécessite de modifier légèrement l'orifice du réservoir de carburant. Une pénurie de galets fournis par Kromprinz oblige à produire certains sWS avec des galets à rayons (du moins pour ceux situés à l'extérieur), et même avec une roue tendeuse pleine. Enfin, un développement qui n'a apparemment jamais vu le jour concernait des chenilles avec des patins en forme de V pour le déplacement dans la neige, utilisant un barbotin à 15 dents et des galets totalement pleins.

Production et dotations

Le sWS a fait l'objet de quatre commandes auprès de Büssing-Nag, pour un total de 3300 véhicules, soit 2350

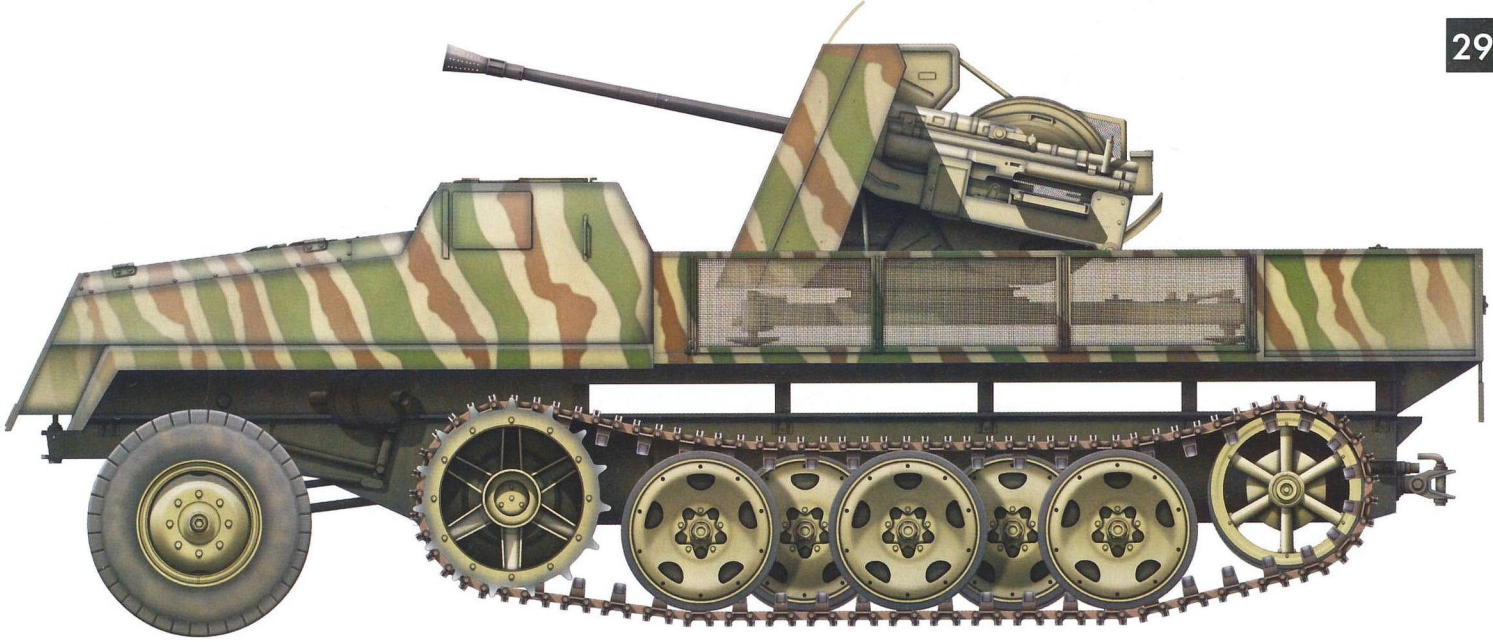
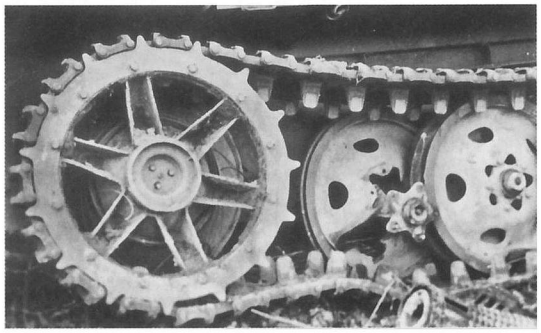


Illustration Laurent Lecoq © H&C 2012



Ci-dessus.
Un gros-plan sur le train de roulement chenillé du même véhicule révèle qu'un des galets intérieurs a été arraché de son axe. La taille du barbotin est importante par rapport à celle des galets, afin de pouvoir accepter les patins doubles. *(Tank Museum)*

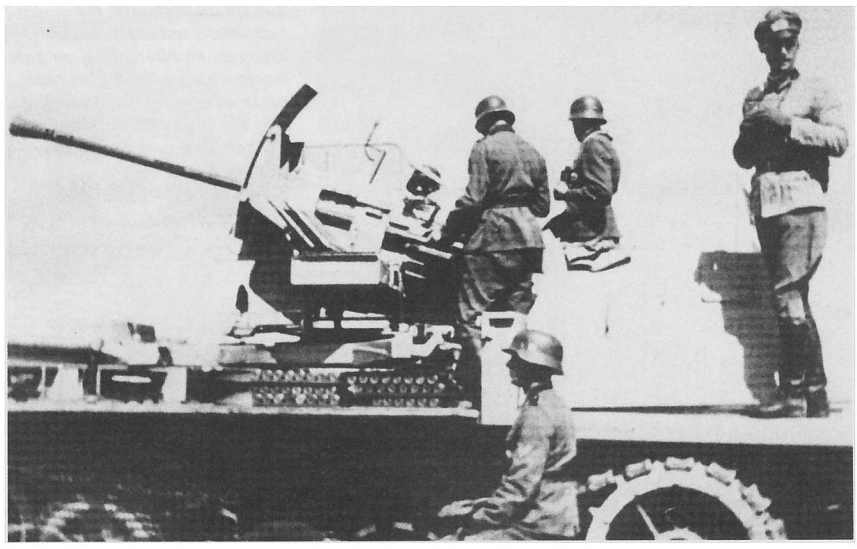
Ci-dessus.
Un sWS automoteur de Flak 43. Le peu d'engins de ce type produits s'explique probablement par l'existence du Sd.Kfz.7/2 déjà très réussi, et par la priorité accordée à la fin de la guerre aux Flakpanzer de type Wirbelwind ou Ostwind. *(Tank Museum)*

en version transport et 950 en version automoteur de Flak (sans compter les cinq prototypes). Tatra a également reçu commande de 500 sWS en version transport. En réalité, ces objectifs ne seront jamais atteints, seule la production de 832 engins est attestée jusqu'en février 1945 (dont 97 par Tatra), pour un total final avoisinant peut-être 900 exemplaires, car les usines situées à Berlin et à Kolin près de Prague sont restées à l'écart du front jusqu'à la mi-avril : hélas, les archives manquent pour le confirmer. Auto-Union a fabriqué 1365 moteurs Maybach HL 42 TKRMS d'août 1943 à mars 1945, un total largement supérieur à celui des sWS construits. Ce qui ne manque pas d'étonner, car certains véhicules ont été produits à partir d'août 1944 avec le moteur HL42 TUKRRM des Sd.Kfz.11 et 251 fabriqué par Nordbau. Puisqu'il est peu probable que tant de moteurs soient restés inutilisés, il apparaît donc que le TKRMS et le TUKRRM étaient suffisamment interchangeables, ou du moins adaptables, pour être montés sur l'un ou l'autre des semi-chenillés.

Le rythme de production prévoyait une montée en puissance à partir de 52 exemplaires par mois en octobre 1943, en passant par 265 en juillet 1944, pour culminer à 400 en mars 1945. La situation militaire et industrielle n'a bien sûr jamais permis d'atteindre ces prévisions initiales. La production des cinq premiers sWS n'a commencé qu'en décembre 1943, et le maximum mensuel n'a été atteint qu'en octobre 1944, avec 112 engins construits. Les retards se sont en effet accumulés, surtout dus aux bombardements alliés : l'usine Büssing-Nag est bombardée à plusieurs reprises, et les sous-traitants sont également touchés. Ainsi, des pénuries successives ou concomitantes, et plus ou moins sévères, de galets, d'axes de roue tendeuse, d'éléments de freins, de roulements à billes, ralentiront considérablement la fabrication. Le programme d'urgence de février 1945 prévoyait la production suivante de sWS par Büssing-Nag : seulement 5 automoteurs de Flak et 30 versions de transport en février, 5 et 30 en mars, 5 et 25 en avril, puis plus aucun en mai. Dans le même temps, Tatra devait produire 8 sWS de transport en février et mars et 7 en avril.

Le sWS est employé par la plupart des unités de l'armée allemande, au sein du Heer comme de la Waffen-SS, et des dotations sont prévues pour les StuG-Brigade, les unités de pionniers, d'artillerie, etc., dans le rôle de transport, de tracteur et même de dépannage. Par exemple, le sWS est utilisé en grand nombre au sein des bataillons antichars lourds pour tracter le canon de 8,8 cm Pak 43 ou 43/41, et il est d'ailleurs attesté au 8 février 1945 que les schwere Panzerjäger-Abteilung.657 et 668 ont respectivement 14 et 22 de ces engins en dotation. Il était estimé en mai 1944 que 167 sWS des différentes versions étaient nécessaires mensuellement pour assu-

Ci-dessous.
Démonstration de tir sur un automoteur de Flak : dans cette configuration, le sWS offrait une excellente plate-forme de tir, large et stable, pour le canon de 3,7 cm Flak 43 et son équipage de cinq hommes. *(DR)*



Ci-contre.
Le seul Panzerwerfer 42 sur châssis de sWS connu a fait l'objet d'un court reportage photographique par les Américains qui l'ont capturé : le « mariage » entre l'avant d'un sWS blindé et l'arrière du Panzerwerfer sur base de Maultier est évident. Le camouflage de l'engin est incertain, et les dégâts infligés sont nombreux : capot moteur manquant, garde-boue tordu, roue avant à plat. *(NA)*

rer la dotation initiale ou le remplacement, dans les unités existantes ou en cours de formation. Évidemment, la production insuffisante ne permit pas d'aboutir à cet idéal théorique.

Rien n'est connu de l'avis des utilisateurs du sWS : il est probable que le moteur s'est avéré insuffisant vu la masse du véhicule et surtout la charge qu'il devait emporter ou tracter. Il apparaît d'ailleurs que le Maybach HL42 a été choisi pour des motifs économiques et non pour ses performances. Le confort et la vitesse du sWS n'ont pas dû non plus susciter l'enthousiasme, en revanche le comportement en tout-terrain devait être correct grâce aux larges chenilles. Étrangement, un tel engin produit à près de 900 exemplaires reste méconnu, notamment parce que peu photographié : à part les clichés d'usine ou de démonstration, il n'en existe que quelques photographies en action, la plupart des images connues étant celles d'engins détruits ou capturés. Il est vrai que la propagande nazie s'est davantage attachée à mettre en valeur des armes offensives, tels que des blindés puissamment armés et protégés, plutôt que de banals véhicules de servitude…

Ci-dessus.
L'une des très rares photographies d'un sWS en action montre une version de transport blindée en train de tracter un canon antichar de 8,8 cm Pak 43/41, quelque part en Allemagne pendant l'hiver 1944-45.

Ci-contre.
A Berlin en mai 1945, une photographie lointaine, mais précieuse d'un rare sWS à cabine blindée équipé des galets à rayons et de la roue tendeuse pleine, apparus en fin de guerre pour suppléer à la pénurie des pièces habituelles.

Ci-dessous à droite.
En mai 1945, des soldats soviétiques grimpés sur un sWS capturé traversent Nové Benatky en Tchécoslovaquie. L'engin tracte une remorque, et porte un camouflage tricolore particulièrement flamboyant.

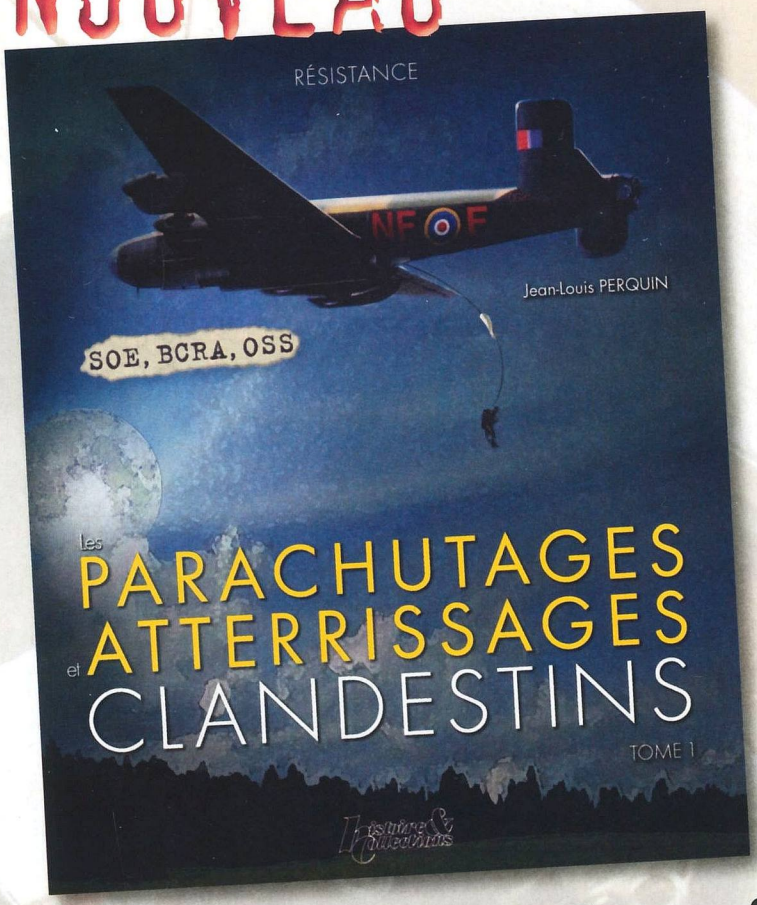
Ci-dessous.
A la fin de la guerre, les Canadiens ont rassemblé à Meppen, en Allemagne, un parc impressionnant d'engins capturés à l'ennemi. On pouvait y voir ces trois sWS automoteurs de Flak, l'un avec la cabine blindée habituelle, mais les autres sans. *(DR)*

Le sWS après la guerre

La production de Tatra pour l'armée allemande est assez mal connue, mais l'on sait en revanche que la firme développa en 1953 un dérivé du sWS équipé d'un moteur diesel Tatra 111 V-12 cylindres de 180 chevaux plus puissant. Ce prototype précéda le T809 équipé d'un moteur V-8 cylindres de 140 chevaux, qui conférait au véhicule une vitesse maximale de 45 km/h au lieu de 27. L'espace libre sous le bonnet et le capot du compartiment moteur du sWS permettaient en effet facilement l'installation d'un moteur plus volumineux. La production en série du T809 ne fut cependant pas lancée. Le sWS n'a pas éveillé l'intérêt que de la Tchécoslovaquie : un engin immatriculé WH-1697752 et capturé en 1944 par les Britanniques, dont plusieurs photographies illustrent le présent article, a fait l'objet d'une étude minutieuse par le WVEE (Wheeled Vehicles Experimental Establishment, établissement expérimental des véhicules à roues) à Farnborough. Le système de freins pneumatiques a particulièrement intéressé les ingénieurs.

Il existe encore aujourd'hui quelques exemplaires du sWS, presque tous en version transport non blindé. Le plus connu est conservé au Musée de l'Armée de Dresde : il est équipé des rares galets à rayons, mais affublé d'une superstructure irréaliste copiée sur un Sd.Kfz.7 tracteur d'artillerie. Deux engins sont en cours de restauration voire de reconstruction dans des collections privées en Allemagne et en Grande-Bretagne. Seuls deux sWS survivants sont encore complets, tous deux dans des collections privées allemandes : un véhicule semble-t-il en état de marche apparaît parfois dans des manifestations. Il est sans doute abondamment restauré, et certaines parties sont plus ou moins bien réussies, comme le capot de radiateur, mais il est doté de rarissimes galets complètement pleins (d'origine?). Le dernier est une ancienne pièce de la collection du Victory Museum en Belgique, le seul en version blindée, malheureusement il s'agit d'une reconstruction de la casemate en plaques d'acier, et le train de roulement paraît incomplet (barbotin dépourvu de dents, par exemple). ■

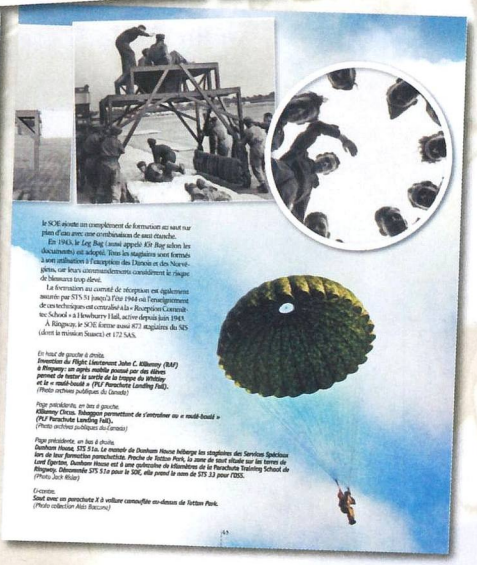
NOUVEAU



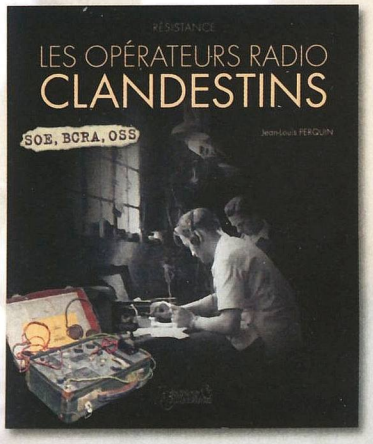
Les PARACHUTAGES et ATTERRISSAGES CLANDESTINS

Dans ce second tome de la série, l'auteur rend un saisissant et vigoureux hommage aux héros de la Résistance, s'appuyant à la fois sur son importante documentation personnelle, l'amitié des vétérans et la proximité de nombreux musées européens. Grâce à la richesse de l'iconographie, la rigueur de la reconstitution et la précision de l'information, le lecteur peut ainsi découvrir leur parcours de vie, depuis les exercices de formation en Angleterre et l'attente du départ, jusqu'aux sacrifices librement consentis dans l'accomplissement de la mission ■

128 pages • 21 x 25 cm • 300 photos • 24,95 €



Déjà paru dans la même collection



BON DE COMMANDE PAGE 82

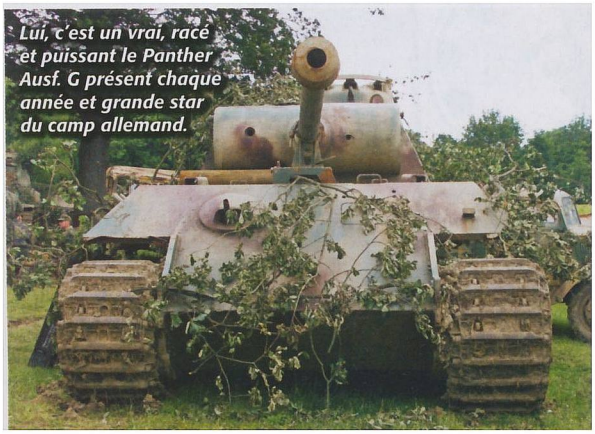
Beltring 2012

Plus qu'une manifestation de grande envergure, le War and Peace show qui se tient chaque année à Beltring (à 45 minutes du terminal du tunnel sous la Manche à Folkestone), est un véritable championnat du monde de la restauration militaire où les propriétaires peuvent, s'ils le désirent, mettre leur véhicule en concours.

Ci-dessus et ci-dessous.
On adore les « vrais faux » de Beltring comme ce Panzer III Ausf.L et ce StuG III Ausf. G et les équipages de reconstituteurs car « ça le fait ». Ces engins sont basés sur des châssis de FV432 britannique.

A ce titre, Beltring éclipse toute les autres manifestation du genre qui se tiennent en Europe. C'est dire si chaque année apporte son lot de surprises, comme ce fut le cas avec cette mouture 2012 que nous avons le plaisir de vous présenter dans ces quelques pages qui ne montrent qu'une faible partie des innombrables engins présents, qu'ils soient sur roues ou sur chenilles. ■

Par Raymond GIULIANI
Photos : Jérôme HADACEK


Lui, c'est un vrai, racé et puissant le Panther Ausf. G présent chaque année et grande star du camp allemand.

Plus « British » que cette ambulance Austin K2, c'est difficile.

Ci-contre.
Ce tracteur Stock de 1917 roule encore vaillamment comme le prouve son train de roulement couvert de boue.

Ci-contre, de haut en bas.
Une élégante Tatra 57K (K pour Kübelsitzer) en service dans la Wehrmacht.

Ce très beau Chevrolet M6 Bomb Carrier roule le long d'une des innombrables allées.

Ce Dodge Power Wagon fait partie de ces véhicules américains que l'on a rarement l'occasion de voir en dehors de Beltring, une véritable aubaine pour les passionnés.

Ci-dessous.
Petit mais costaud, le Caterpillar D2 avec l'insigne des fameux Seabees peint au pochoir double son grand frère le D4, tous deux parfaitement dans leur élément, la boue.

Ci-contre de haut en bas.
Un Fox Mk1, un camion blindé C15TA dans sa version de commandement/ radio et une automitrailleuse Otter tous d'origine canadienne.

Ci-dessus.
Il y a pas mal d'engins ex soviétiques témoins de la Guerre Froide à Beltring, telle cette automitrailleuse de reconnaissance BRDM-2, toujours en service dans certaines forces armées d'Afrique ou du Moyen Orient.

Ci-dessus.
Première apparition remarquée à Beltring pour ce joli camion GAZ AAA , véritable légende en Russie au même titre que le T-34 ou les orgues de Staline « Katyusha ».

Ci-dessous.
Très remarqué également car présent pour la première fois au War and Peace Show, l'automoteur de 122 mm russe Gvozdika 2S1 qui est également amphibie.

Ci-dessus.
Difficile d'être indifférent au camouflage élaboré de ce Steyr 1500A Kfz 70. Près de 4900 Camion de ce type furent produits entre 1941 et 1943.

Ci-contre, de haut en bas.
Voici une sympathique ARO M-461, la version roumaine de la GAZ-69 soviétique de l'après-guerre. Esseulée à l'extrémité d'un champ, cette petite Stoewer R200 méritait bien une photo.
Le char « vrai faux » Mk IV Male. Fait en bois sur un bâti métallique, il est équipé d'un petit moteur.

Ce Mack NO montre une belle impression de puissance et bénéficie, lui aussi, d'une restauration soignée.

Retour au bercail pour le High Speed Tractor M4 sur Diamond T, un ensemble imposant.

Ci-dessus.
La Reliant Robin était une petite voiture à trois roues d'une laideur absolue comme seuls nos amis britanniques savent (ou osent) construire. Celle-ci a été transformée par son propriétaire en véhicule des forces spéciales (rassurez-vous, celles d'un pays imaginaire) par l'ajout d'un train de roulement chenillé. L'humour britannique…

En haut.
Décidément tout le monde a voulu avoir sa « jeep », ici une IFA P3 de la NVA avec drapeau de l'ex DDR.

Ci-dessus.
Cette Humber Snipe cargo en a étonné plus d'un par l'extraordinaire qualité de sa restauration.

Ci-contre.
Pas belle mais originale et costaude, la Volvo TP21 Sugga en version radio, une autre grande surprise de cette mouture 2012.

Ci-dessus.
Le Tractor Heavy Breakdown 6x4 Scammel Pioneer SV2S est un classique dont ne se lasse pas. Plusieurs sont présents chaque année à Beltring.

Ci-dessous.
Tea Time devant cette automitrailleuse Marmon Herrington… que l'on retrouve roulant vers le champ de manœuvres. Il s'agit d'une MkIII arborant l'aigle polonais à l'avant gauche. A l'arrière plan un Morris CS8.

Ci-dessus.
Une autre star incontestée de Beltring 2012, ce M-76 Otter fut apprécié des Marines au Viet Nam, à la fois pour ses capacités amphibies et ses larges chenilles qui lui permettaient d'évoluer facilement dans la boue de rizières.

Ci-dessus.
Notre coup de cœur : une Carden Loyd de 1929… est en fait une réplique construite il y a un an par un passionné, son moteur de Ford T a également été refait de toutes pièces . Une extraordinaire aventure maquettiste à l'échelle 1 qui fait désormais la fierté du propriétaire privé qui en a fait l'acquisition.

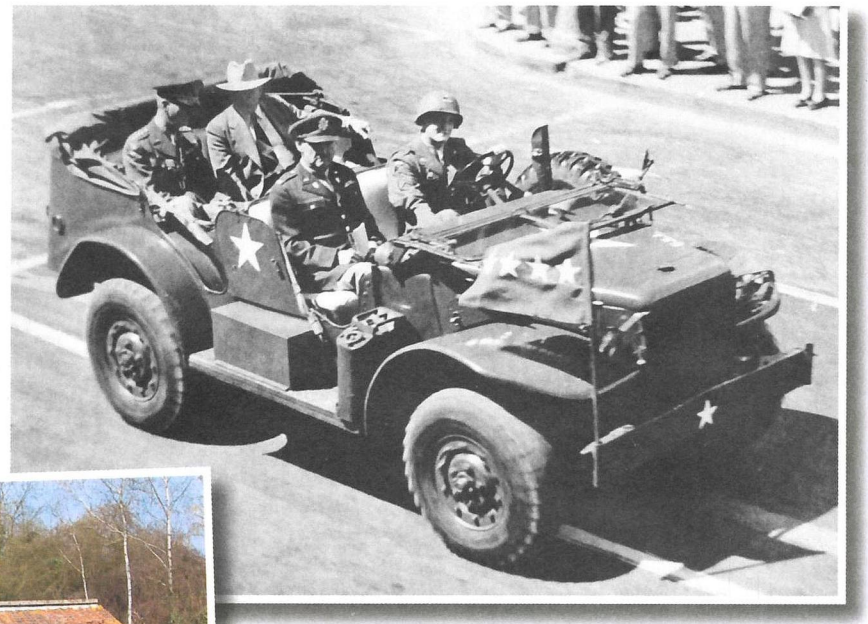
Ci-dessous.
Des Dodge oui, mais pas n'importe lesquels, ici un Dodge T211 WC15 de commandement/reconnaissance lui aussi admirablement restauré.

Ci-dessus.
Autre oiseau hautement rare, le projet d'une jeep made in England aérostransportable, la Nuffield airborne qui ne sera construite qu'à un seul exemplaire, c'est pour quoi nous ne saurions dire s'il s'agit d'une restauration ou d'une réplique.

Ci-dessous.
L'Allis Chalmers M4 High Speed Tractor porte bien son nom, celui-ci fait la démonstration de sa vélocité sur le terrain détrempé par la pluie les jours précédent.

Avant après

Dodge WC-56 "command car"



1942 – Le Dodge WC-56 comme les WC-57 et WC-58, est produit sur la base du Dodge WC-52 donc toute la mécanique et la carrosserie avant est identique, seul changement la carrosserie arrière. Elle est dotée d'une banquette pour trois passagers et d'un grand coffre. Réalisés comme véhicules de reconnaissance, ils ne seront jamais utilisés dans ce rôle. Ils deviendront principalement des véhicules de commandement au niveau des unités. Il sera produit à plus 21.000 exemplaires entre 1942 et 1944.

1982 – Sûrement acheté au domaine, il sert jusqu'à cette époque pour faire du tout terrain et pour la chasse. Racheté par monsieur Pestel, il est dans un état lamentable. Sa restauration est commencée, mais ne sera jamais totalement terminée. Ce ne sera qu'en 2009 que Monsieur Pestel le cédera à son fils Gilles.

2012 – Une seconde restauration commence alors. Il sera entièrement démonté pour traiter toutes les pièces. Trois années vont être nécessaires pour la mener à bien. La documentation des usines Dodge indique que ce véhicule a été produit en janvier 1943. Il a retrouvé maintenant son aspect d'antan quelques 69 années après sa sortie d'usine.

Par
Patrick SARRAZIN

Avant après

M26 A1 Pacific

1944 – En mai 1944, un programme est mis en place pour créer une version allégée du tracteur M26. Le M26A1 possède les mêmes caractéristiques que le M26. Sa seule modification est la cabine blindée qui est remplacée par une structure en tôle surmontée d'un ensemble d'arceaux en tubes d'acier. La protection de l'équipage est faite par une bâche est doté d'un Ring Mount pour mitrailleuse de 12,7 mm en protection antiaérienne.

2009 – Acheté en épave en avril 2009 lors d'une vente aux enchères. Il avait était stocké pendant de nombreuses années après sont achat aux domaines. Incomplet, il avait dû servir de banque de pièce et de nombreuses pièces satellites ainsi que le treuil étaient absents.

2012 – Il faudra trois années pour le remettre en état. Les nombreuses années passées à l'air libre ont fait de gros dégâts. Il est entièrement démonté avant d'être sablé et repeint. Les nombreuses pièces manquantes sont retrouvées ainsi que l'impressionnant treuil. Réassemblé et repeint, il fait sa première sortie au mois de mai à l'occasion du rassemblement de Celles en Belgique.

Par
Patrick SARRAZIN

Chassis Ford Jeep GPW

Caractéristiques et marquages du châssis standard pour Jeep modèle GPW fabriqué par Ford (période de Avril 1942 à fin de production)

Par Hubert FAYE

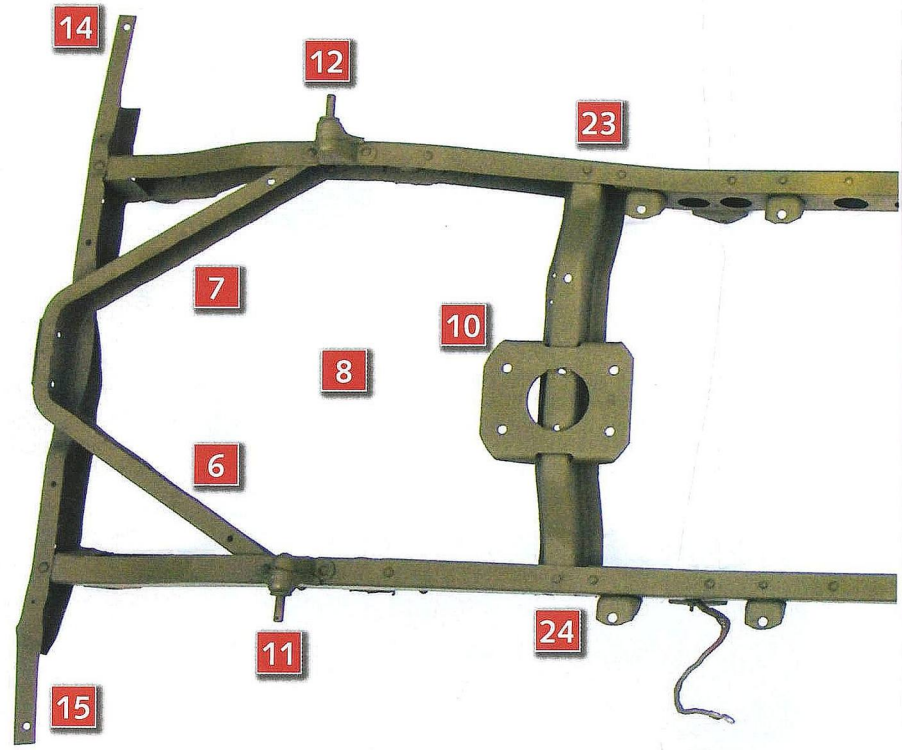
Nous ouvrons dans ces pages une première thématique sur les châssis de Jeep militaires. Qu'ils proviennent des usines Ford, Willys ou Hotchkiss (ou sous-traitants associés), chaque constructeur a marqué son empreinte sur les châssis.

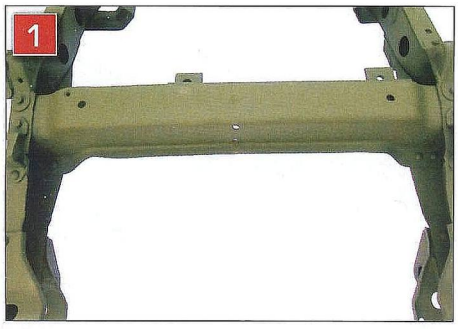
Considéré comme une pièce standard, le châssis de chaque constructeur révèle pourtant des caractéristiques propres. Ce premier volet est consacré au châssis utilisé pour les jeeps modèle GPW produit par Ford (référence FM-GPW-5005). Ce type de châssis couvre la période de Mars 1942 à Juillet 1945 et à partir des numéros de châssis allant du numéro 7664 jusqu'à fin de production (numéro estimé autour de 277367).

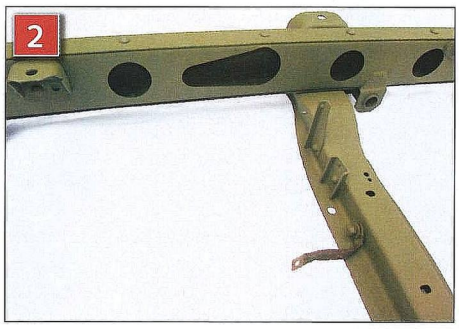
Avertissement aux lecteurs

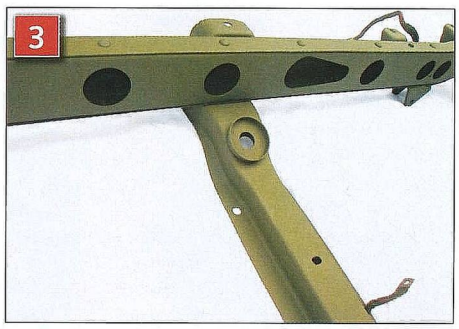
Ne sont pas concernés dans cet article les châssis concernant le modèle GPW Early ni les châssis fabriqués par AO Smith Co (WI) et partagés entre Willys et Ford lors du premier contrat W-398-QM-10977 de Ford (période Février 1942 à Mars 1942 jusqu'au numéro de châssis 7663).

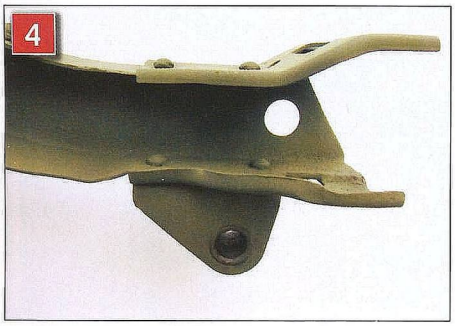
Deux grilles de lectures sont proposées sur le thème du châssis, l'une à travers les caractéristiques spécifiques du châssis (formes des pièces), l'autre à travers les marquages exclusifs Ford. ■

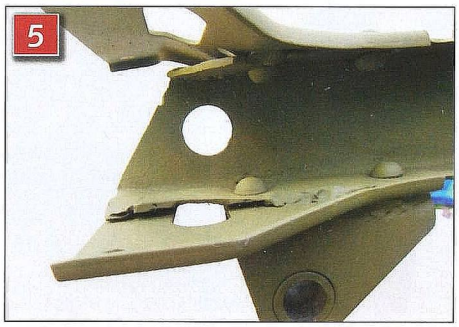


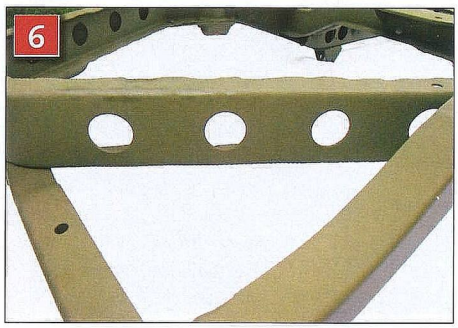


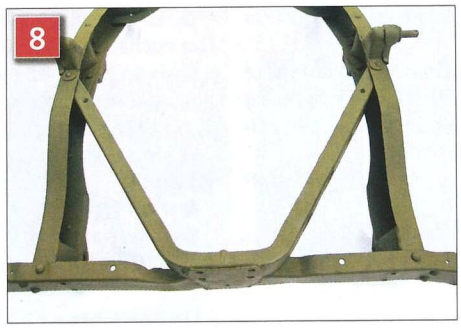


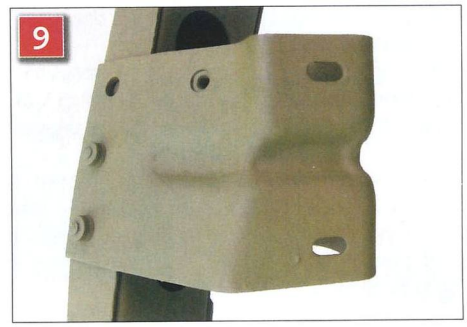


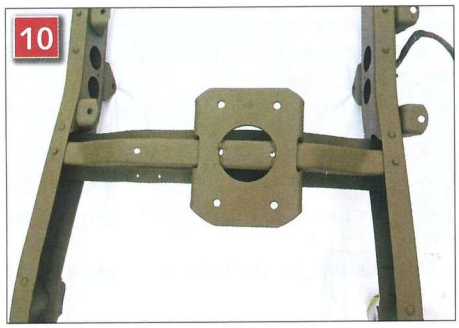


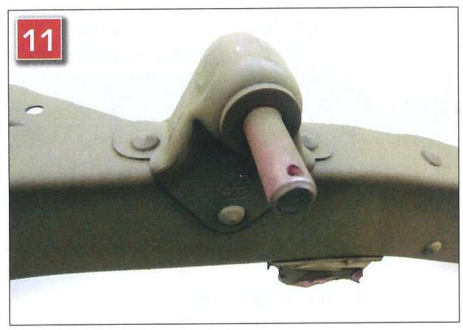


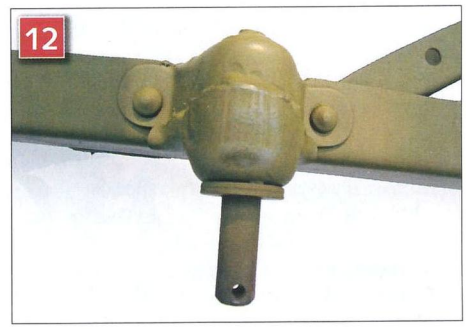


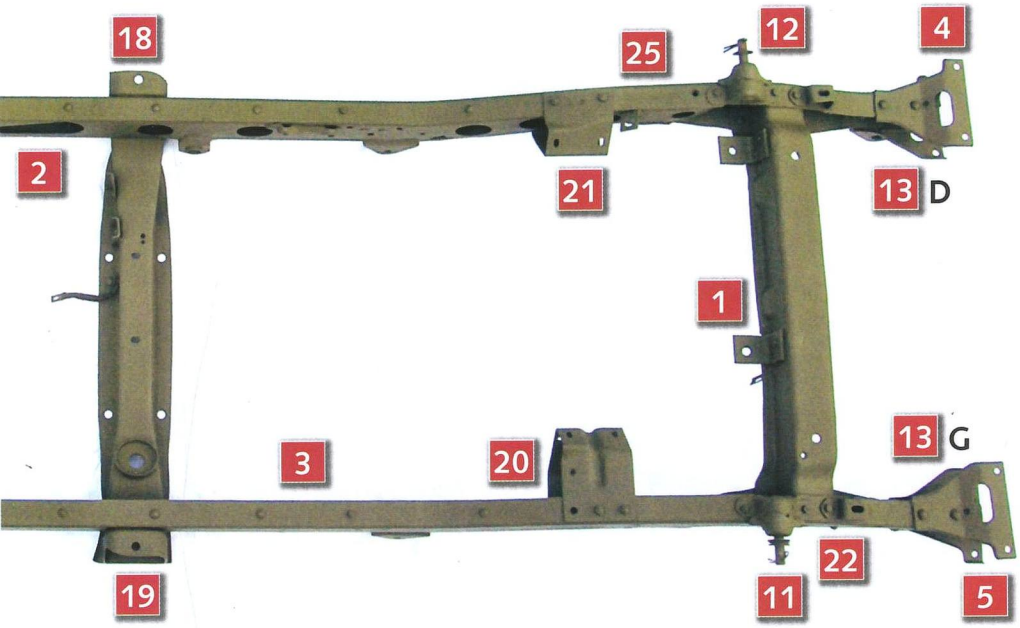


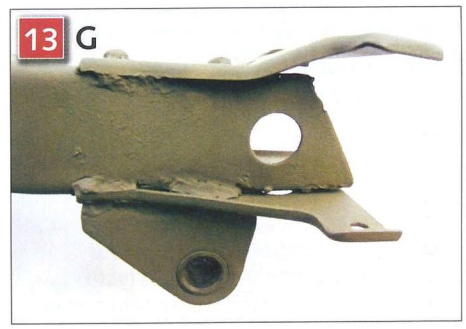


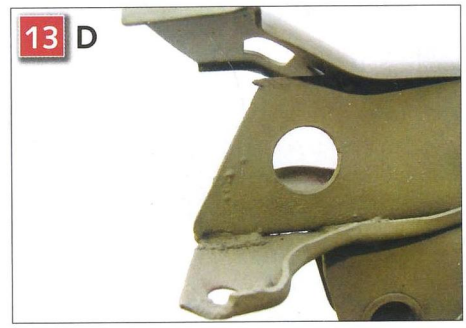








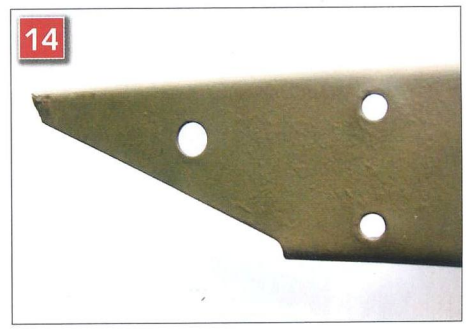


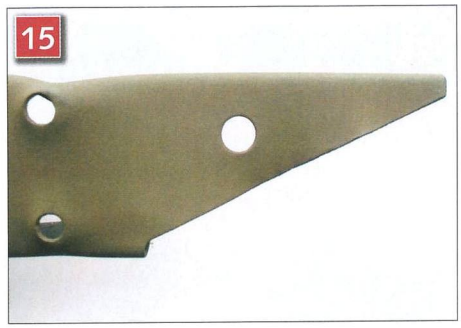


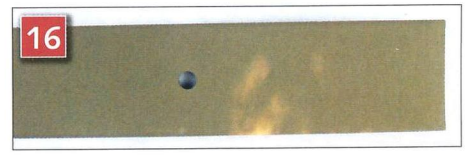
Les caractéristiques du châssis jeep produit par Ford

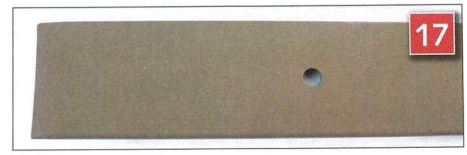
Un châssis Ford aux formes et aspects bien spécifiques :

- Traverse avant emboutie de forme carré/oméga, le tout riveté sur le châssis *(réf: FM-GPW-5019)* **(photo 1)**
- Profil du longeron intérieur en «U» dont la partie intérieure est alvéolée (coté gauche et droit) (pièce non référencée) **(photos 2 et 3)**
- Renfort arrière en V dont la partie extérieure est alvéolée *(réf: FM-GPW-5181)* **(photos 6 et 7)**
- Absence de traverse/entretoise de renfort arrière *(Willys seulement réf : WO-A-1155)* **(photo 8)**
- Absence de renfort à l'extrémité du longeron avant (gauche et droit) entre les mains de pare-choc (Willys seulement) **(photos 4 et 5)**
- Support droit arrondi de la traverse centrale boite de vitesses et boite de transfert *(réf: FM-GPW-5106)* **(photo 18)**
- Support gauche arrondi de la traverse centrale boite de vitesses et boite de transfert *(réf: FM-GPW-5106)* **(photo 19)**
- Support moteur avant droit rainure emboutie verticalement *(réf: FM-GPW-6029)* **(photo 9)**
- Support de mitrailleuse de forme carré *(réf: FM-GPW-5125)* **(photo 10)**
- Supports d'amortisseurs avant et arrière (gauche et droit) de forme arrondie et rivetés au châssis *(réf: FM-GPW-18075 Avant, FM-GPW-18040 Arrière)* **(photos 11 et 12)**
- Traverse arrière châssis avec à chaque extrémité un trou *(réf: FM-GPW-5035)* **(photos 14 et 15)**
- Longeron avant gauche et droit sur face verticale (niveau main de pare choc) : présence d'un trou de fort diamètre **(photos13G et13D)**
- Support central de calandre sur la traverse avant (pièce non référencée)
- Type de rivet spécifique utilisé par Ford dénommé rivet Huck de diamètre 5/16 *(réf: FM-357074-S)* et 3/8









(réf: FM-357076-S) en plus des rivets à tête ronde standard pour le châssis. On retrouve ces rivets Huck notamment sur :

- les supports latéraux de calandre sur châssis sur les fixations arrières de la pièce (gauche et droit) *(réf: FM-GPW-5057)* rivet Huck 5/16 *(réf: FM-357074-S)* **(photo 22)**
- Support de moteur avant (gauche et droit) *(réf: FM-GPW-6030)* *(réf: FM-GPW-6029)* **(photos 20 et 21)**
- Supports d'amortisseur avant uniquement (gauche et droit) *(réf : FM-GPW-18075)* rivet Huck 5/16 *(réf: FM-357074-S)* **(photo 19)**
- Support du maitre cylindre (coté gauche sur longeron intérieur) **(photo 18)**
- Traverse arrière support mitrailleuse (gauche et droite) *(réf: FM-GPW-5028)* **(photos 24 et 25)**

Partie amovible mais souvent incluse dans le groupe châssis :

- Support de batterie de forme carré évidée en son centre *(réf: FM-GPW-1138)* **(photo B1)**
- Pare choc avant incluant un trou à chaque extrémité, positionnement en façade au niveau des mains de pare-choc *(réf: FM-GPW-17750)* **(photos 16 et 17)**

Les Marquages exclusivement Ford

La quasi-totalité des pièces est estampillée du sigle «F» en majuscule d'imprimerie. Le châssis ne déroge pas à cette règle. Voici les marquages et leurs emplacements.

Les marquages « F » visibles

- Numéro de série : Le numéro de châssis Ford est frappé systématiquement sur le haut du longeron gauche juste entre le support d'amortisseur et le support moteur. L'emplacement est toujours le même quelque soit l'usine de fabrication Ford (il est a noter que la présentation du numéro de série peut être différente selon le lieu de production) **(photo 25)**
- «F» sur traverse avant, positionnement au centre coté avant du véhicule **(photo 27)** *(réf: FM-GPW-5019)*
- «F» sur profil du longeron intérieur en «U», positionnement latéral niveau support moteur **(photo 27)**
- «F» sur support avant bloc moteur, positionnement inférieur (coté gauche) *(réf: FM-GPW-6030)* **(photo 28)**
- «F» sur traverse centrale boite de vitesse-boite de transfert, positionnement au centre supérieur *(réf: FM-GPW-5025)* **(photo 29)**
- «F» sur support de mitrailleuse de forme carré *(réf: FM-GPW-5125)* **(photo 10)**
- «F» inversé sur tout les supports d'amortisseurs arrières, positionnement sur la face extérieure **(photo 30)** *(réf: FM-GPW-18040)*
- «F» horizontal sur les supports d'amortisseurs avants, positionnement sur la face extérieure **(photo 36)** *(réf: FM-GPW-18075)*
- «F» sur la main de gousset de pare-choc supérieur et inférieur, gauche et droite positionnement au centre de la pièce *(réf: FM-GPW-17753 Inf G, FM-GPW-17752 Inf D, FM-GPW-17755 Sup G , FM-GPW-17754 Sup D)* **(photo 31)**
- «F» sur pare-choc avant, positionnement au centre *(réf: FM-GPW-17750)* **(photo 32)**
- «F» sur traverse arrière, positionnement gauche *(réf: FM-GPW-5035)* **(photo 33)**
- «GPW» sur les tampons caoutchouc d'amortisseurs de fabrication Firestone avants (gauche et droit) et arrières (gauche et droit) *(réf: FM-GPW-5783)* **(photo 34)**

Les marquages « F » cachés

- Support de jumelles châssis avant gauche et droit et arrière gauche et droit (le «F» est sur la partie supérieur extérieur de la pièce) mais comme la face est rivetée au châssis, impossible de le distinguer sauf lors du démontage de la pièce. *(réf: FM-GPW-5337)* **(photo B2)**
- L'ensemble des châssis Ford a reçu une couche de peinture anti corrosion de couleur noire.

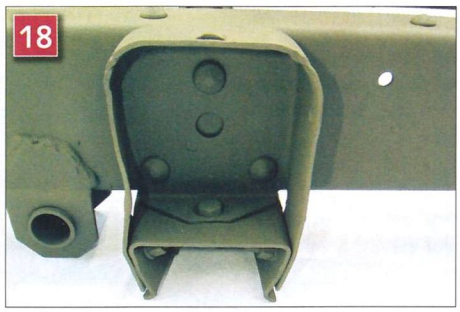
Nota :

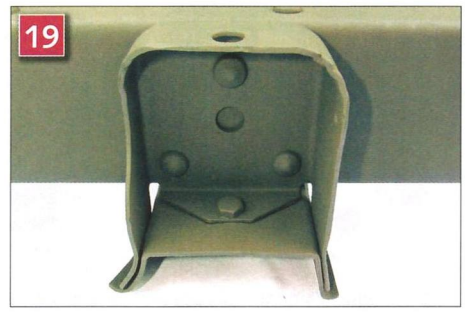
- Certains marquages peuvent varier dans leur positionnement et leur présentation ainsi que dans la finesse et le ciselé du «F»
- Certaines références de pièces ne sont pas précisées car incluses dans une pièce majeure.
- Nous renvoyons le lecteur vers le site miljeep.com dans la rubrique « Maintenance Parts List » group 15 « Frame and Body » pour la correspondance des numéros de références des pièces entre Ford et Willys.

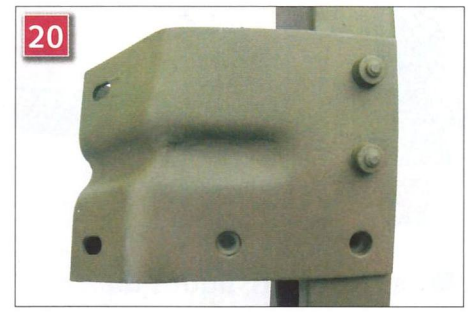
Si des marquages n'étaient pas mentionnés et omis, vous pouvez nous aider à les recenser sur le site miljeep.com pour une mise a jour ultérieure.

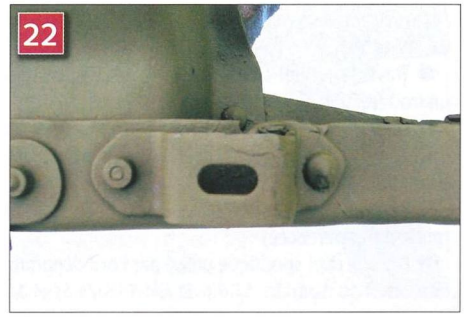
Crédit photographique : B Beaureilles – H Faye

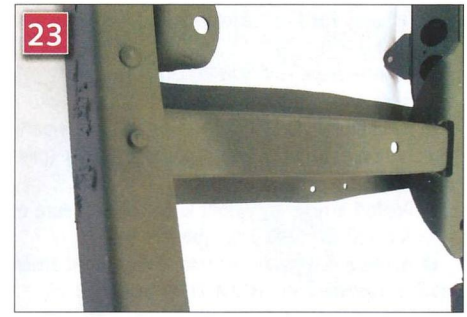
Sources bibliographiques :
ORD 9 SGNLG503 US ARMY
The Standardised War-Time Jeep, John Farley
Jeep Bantam-Willys-Ford, Emile Becker - Guy Dentzer
Source web : http://www.miljeep.com - http://www.g503.com

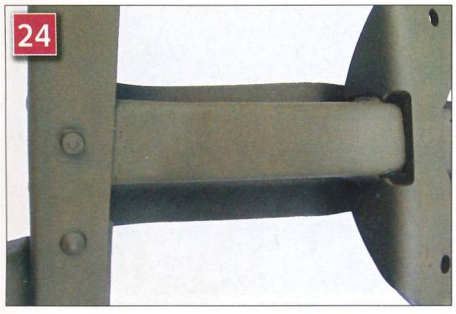


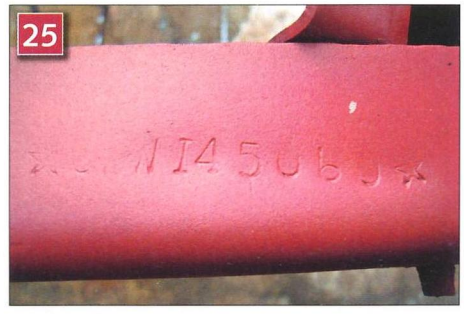


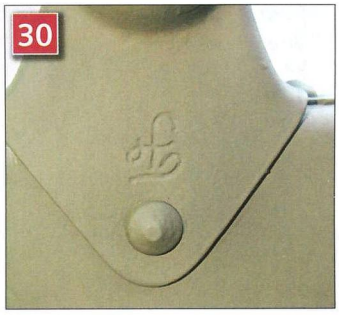


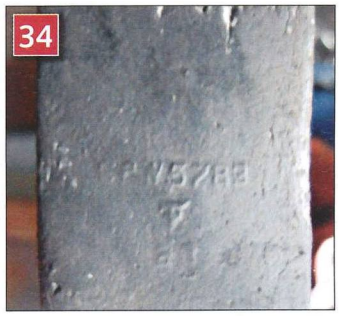


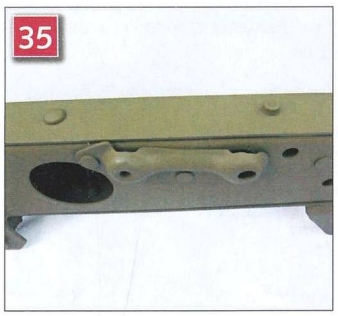


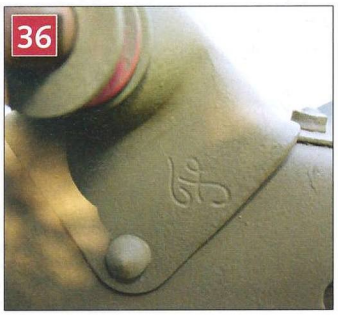












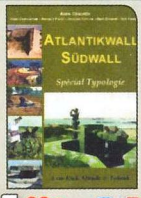
A&C

8, Rue de Crussol
75011 Paris
MÉTRO : OBERKAMPF

www.librairie-ac.com

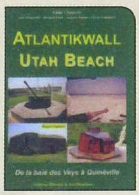
Ouvert le lundi (12h -18h) et du mardi au samedi (10h -19 h) Tél. : 01 47 00 68 72 - Fax : 01 40 21 97 55

FORTIFICATIONS



☐ 29€
Port : 8,50 €*
Atlantikwall Südwall – Typologie : 5cm KwK Stände & Tobruk.
Collectif. 192 pages, 1300 photos et 180 dessins au trait.

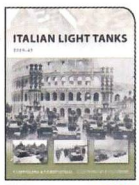
Réf. 26987.



☐ 22€
Port : 6,25 €*
Atlantikwall Utah Beach, par A. Chazette.
80 pages illustrées de plans et photos. N&B.

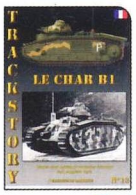
Réf. 26718.

Attention : toutes les offres figurant sur ce document sont limitées à une durée de 2 mois, tant en ce qui concerne la disponibilité des ouvrages que leur prix, en raison des fluctuations des taux de change.



☐ 14,25€
Port : 5,50 €*
Italian Light Tanks (1919-1945), par P.P. Battistelli. 48 pages ill. de photos N&B et planches couleurs.

Réf. 29491.



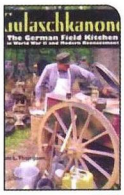
☐ 16,50€
Port : 5,50 €*
Le Char B-1, par P. Danjou.
Monographie de 62 pages ill. de photos N&B et profils en couleur.

Réf. 23186

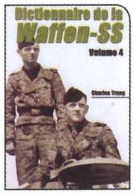
☐ 16,50€
Port : 6,25 €*
Les Blindés et les Figurines Heller (1965-2012), par J.-C. Carbonel.
66 pages illsutrées de photos couleurs.
Réf. HIS0421.

☐ 9,95€
Port : 5,25 €*
Militärfahrzeuge des deutschen Heeres (1905-18), par W. Fleisher.
128 pages et 120 photos N&B.

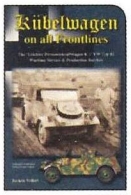
Réf. 23313.



☐ 45€
Port : 8,50 €*
Gulaschkanone – The German Field Kitchen in WWII & Modern Reenactment, par S. Thompson. 144 pages et 200 photos N&B et couleurs.
Réf. 23158.



☐ 59€
Port : 8,50 €*
Dictionnaire de la Waffen-SS (4), Unités autonomes, écoles, ... par C. Trang. 400 pages et 500 photos N&B.
Réf. 84337.

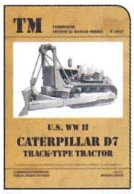


☐ 39€
Port : 8,50 €*
Kübelwagen on all Frontlines, par J. Vollert.
256 pages illustrées de 475 photos N&B et profils couleurs.

Réf. 23341.

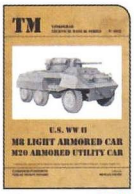
☐ 39,95€
Port : 7,50 €*
Véhicules et équipements des Pionniers Allemands, par R. Roussille. 128 pages et 200 photos N&B et profils en couleur.
Réf. HIS0390.

CHARS & HISTOIRE

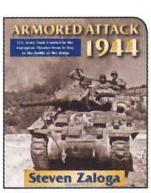


☐ 10€
Port : 6,25 €*
TM - US WWII Caterpillar D-7.
Fascicule de 48 pages et 150/200 illustrations.

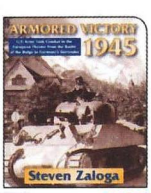
Réf. 23295



☐ 10€
Port : 6,25 €*
TM - US M-8 Light Armored & M-20 Arm. Utility Car.
Fascicule de 48 pages et 150/200 illustrations.
Réf. 23294.

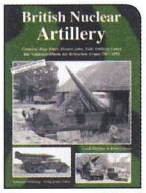


☐ 29,90€
Port : 7,50 €*
Armored Attack – From D-Day to the Bulge, par S. Zaloga.
502 pages et 1000 photos N&B.
Réf. 23285.



☐ 35€
Port : 7,50 €
Armored Victory 1945, par S. Zaloga.
504 pages et 1205 photos N&B.

Réf. 84384.

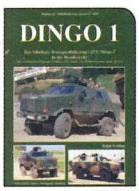


☐ 15€
Port : 6,25 €*
British Nuclear Artillery (1957-1993), par L. Geoff.
Fascicule de 64 pages et 109 illustrations.

Réf. 23345.

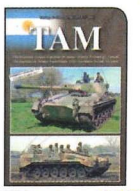
☐ 15€
Port : 6,25 €*
Vehicles of the modern Polish Army, par D. Nowak.
Fascicule de 64 pages et 127 illustrations.

Réf. 23343.



☐ 15€
Port : 6,25 €*
Dingo 1 – ATF Dingo 1 in German Army Service, par R. Zwilling.
64 pages et 139 illustrations.

Réf. 23342.



☐ 15€
Port : 6,25 €*
Argentine Tanque Argentino Mediano, par J.-C. Cicalesi.
64 pages et 159 illustrations.

Réf. 23344

BLINDÉS US & MODERNES

L'ensemble de cette page constitue un bon de commande. Vous pouvez, soit la découper, soit la photocopier, et nous la renvoyer dûment remplie avec votre règlement à A&C - 8, rue de Crussol - 75011 Paris STE112

Nom & Prénom Adresse CP Ville

Pays Adresse e-mail**

Montant Total* :

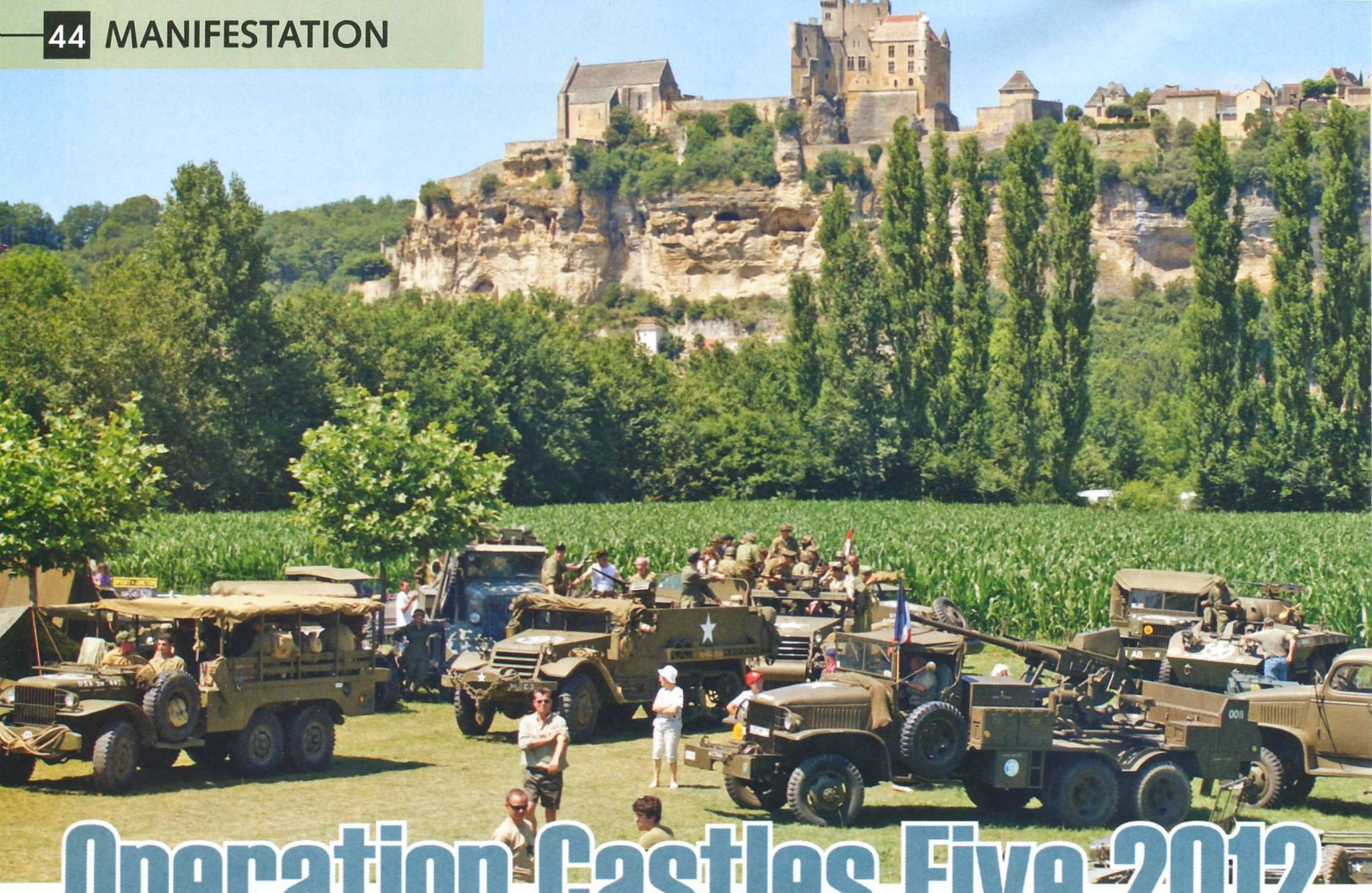
Règlement par : ☐ Mandat ☐ Chèque ☐ CB

Indiquez les trois derniers chiffres qui figurent dans le cadre signature au dos de votre carte :

Date d'expiration : / Signature :

* Frais de port groupés : 13,75 € tout compris pour 3 ouvrages et plus - Ajouter 5 € par commande pour : Europe - DOM-TOM / Reste du monde nous contacter.

** En indiquant votre adresse, vous autorisez A&C à vous envoyer ses publicités.



Operation Castles Five 2012

Les 6, 7, 8 et 9 juillet, se déroulait la 6e édition de cette manifestation organisée par Patrick Mureau et Alexandre Delbès. Le cadre en plein Perigord Noir est magnifique, situé au bord de la Dordogne et surplombé par cinq superbes châteaux, dont Beynac, Castelnaud, La Roque Gageac.

Par Patrick SARRAZIN

Cette sortie qui est devenue une des principales dans le Sud-Ouest est à ne pas rater, de par sa qualité, ses paysages pittoresques, sa gastronomie et surtout son ambiance « no-stress » comme aime à le dire les deux organisateurs.

Plus de 300 participants se sont retrouvés pour cette édition où, cette fois, la météo a elle aussi été au rendez-vous. Le campement est situé sur un terrain de foot, bordé d'arbres et idéalement placé le long de la Dordogne.

Ci-dessus.
Le camp surplombé par l'impressionnant château de Beynac.

On trouvait un large plateau de plus de 100 véhicules avec entre autres, quatre Half-Tracks, automitrailleuses M8 et M20, Diamond wrecker, Jeep SAS, motos Harley, Indian, Kübelwagen, chenillette Lorraine, Laffly,…

Le programme est étalé sur quatre jours. Le vendredi et le lundi sont classés « quartier libre » ce qui permet aux nouveaux participants et même aux anciens de visiter la région aussi bien du côté gastronomique, qu'historique.

Le samedi avait lieu un parcours d'une trentaine de kilomètres pour les véhicules blindés et les véhicules lourds pendant que les véhicules légers s'offraient un petit rallye touristique pour découvrir la région.

Le dimanche, une impressionnante et belle reconstitution de l'attaque du village avait lieu. La première partie se situant a l'entrée du village où les troupes allemandes après un bref combat refluait sous la poussée des troupes US au centre du village avant leur capitulation. La mise en scène parfaitement réussie avec de nombreux tirs d'artifices fut très appréciée par le nombreux public et les participants présents. L'« Opération Castles Five » qui accueille aussi bien les véhicules que les groupes de reconstitution ont ensemble réalisé une superbe prestation pour la libération du village. A la suite, une prise d'arme et une remise de gerbe au monument aux morts de Vézac étaient suivies d'un vin d'honneur. L'après-midi était consacré au public ravi de pouvoir découvrir sur le camp ces engins remplis d'histoire.

Cette manifestation est devenue aussi l'occasion pour les membres des forums GMC (www.forumgmc.com) et DODGE (dodgewc.frbb.net) de se retrouver.

L'organisation tiens à remercier chaleureusement tous les participants, clubs et particuliers d'avoir répondus encore présents cette année ainsi que la commune de Vezac, sans qui rien ne serait possible. ■

Ci-contre.
Le scout-car de Jean Gomis du MVCG Bordeaux détachement.

Ci-dessus à gauche.
Autre restauration d'exception que cette M8 d'olivier Begon de Thiers.

Ci-dessus.
Très belle restauration pour ce half-track M2 appartenant à Eric Maury de Calviac du Club the Broser.

Ci-contre.
Patrick Mureau l'organisateur coordonne le déplacement du convoi .

Ci-dessus.
La Jeep SAS de Guy Tourreilles.

Ci-contre.
Autre véhicule du MVCG Bordeaux détachement, GMC Bofors de Jean-Jacques Blouin.

Ci-dessous.
Une belle pièce que cette Kubelwagen de 1942 de Michel Tard.

Ci-dessous à droite.
Certains on profités de la Dordogne pour tremper les roues de leur véhicule.

Ci-contre.
Autre jeep SAS sur le campement de l'Escadron Béarn Bigord.

Ci-contre.
Le 105 mm HM1 de Daniel Brazilier.

Ci-dessous à gauche.
Le Laffly M7 T1 aux couleurs françaises de Michel Vignau de St. Bazeille.

Ci-dessous.
Un très bel attelage Indian de M. Sarasin.

Ci-dessous.
Autre half-track M2 présent, celui de Daniel Brazilier.

En bas.
Christian Carrasquet de l'Escadron Béarn Bigord réalisa sur le camp une belle démonstration de levage à l'aide de son Diamond.

Ci-dessus.
Le temps se prêtait à merveille pour mettre à l'eau les deux GPA de Pierre Mouray et de Dominique Cordonnier.

Ci-dessous.
Les tractions d'Alain Sily et de Christian Picard venus d'Aurillac.

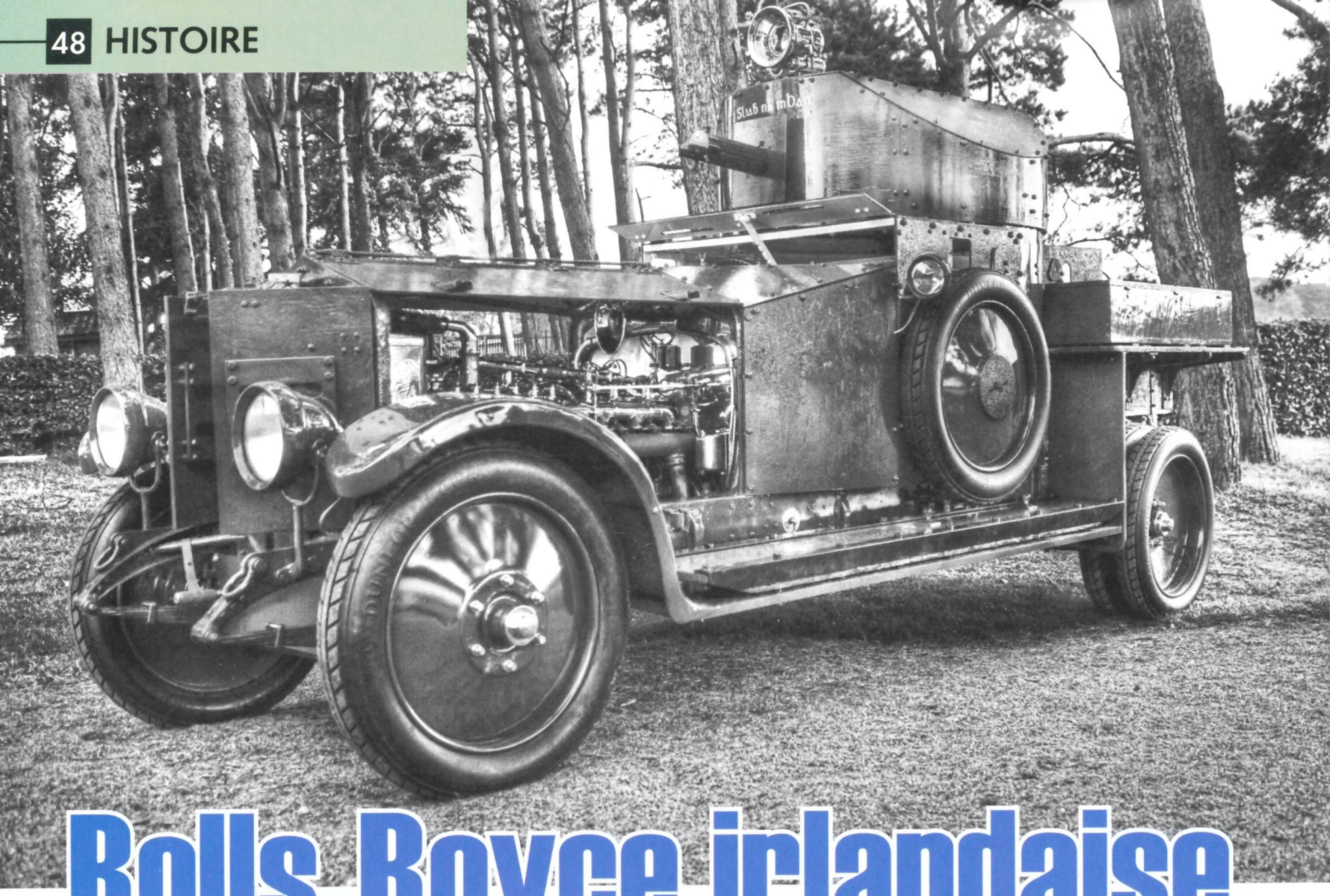
Ci-dessous.
Autre très belle pièce que ce Dingo appartenant à Laurent Castagné du MVCG Dordogne.

Ci-contre.
Le half-track M5 de Patrick Mureau.

Ci-dessus.
Les participants présents apprécieront les balades dans la région.

Ci-dessous.
L'admirable restauration du Diamond de Christian Carasquet.

Ci-dessus.
Maintenant bien connu dans le sud, la Lorraine du MVCG Mid. Pyd.



Rolls-Royce irlandaise

Colin Stone s'intéresse à un exemplaire récemment restauré de la voiture blindée Rolls-Royce autrefois utilisée par l'armée irlandaise.

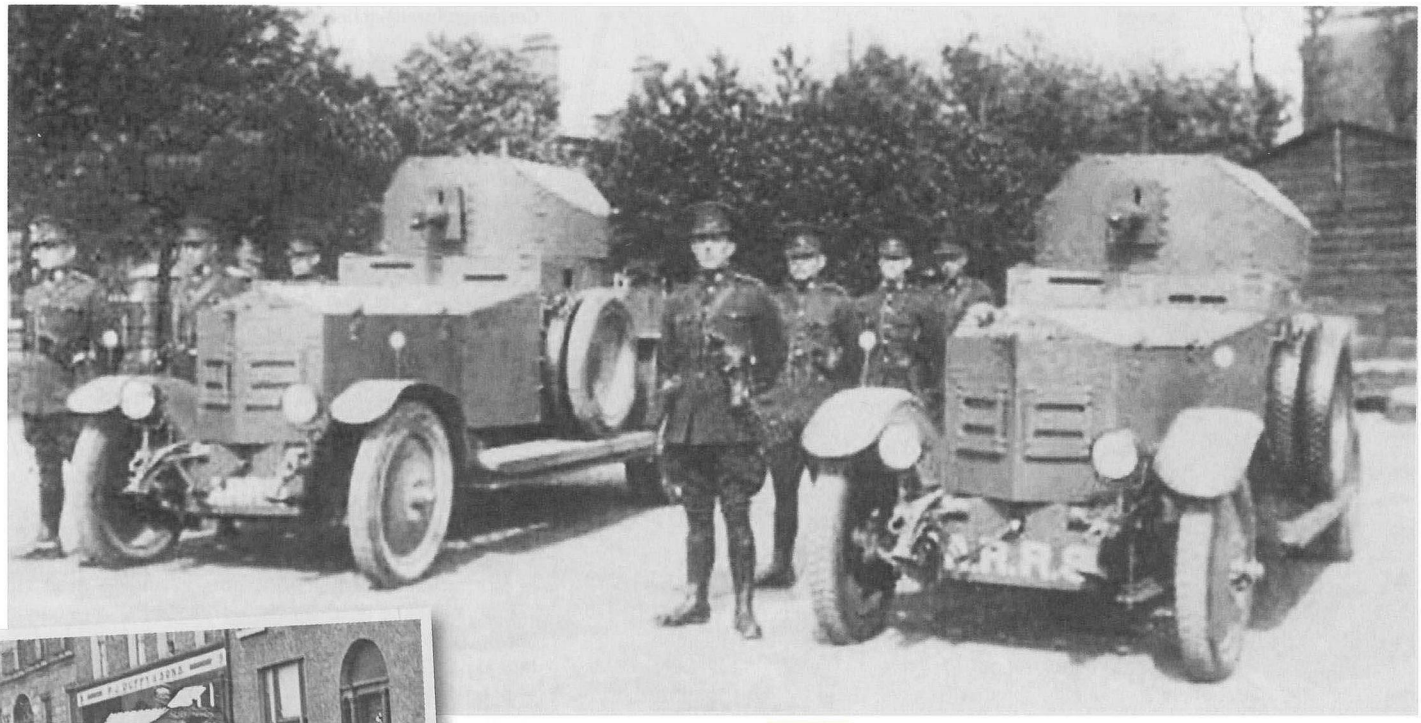
Comment une voiture blindée qui avait été conçue pour les Forces de la Couronne Britannique afin de servir en Mésopotamie a bien pu finir en Irlande et connaître des combats acharnés là-bas ? En fait, elle a servi dans trois guerres, dans deux côtés opposés et garde à ce jour une place particulière dans le cœur des soldats irlandais. Le soldat irlandais typique suivrait cette voiture jusqu'en enfer si lui demandait, tant ce véhicule signifie pour l'identité militaire irlandaise. Quand l'Etat libre d'Irlande (précurseur de la République) acquit son indépendance de la Couronne anglaise, il s'avéra qu'il manquait d'armes lourdes telles que des blindés et de l'artillerie.

Les forces britanniques qui se retiraient d'Irlande laissèrent diverses armes derrière elles, comme les canons de campagne de 18 livres et des voitures blindées Rolls-Royce, Peerless et Lancia. La plupart étaient en mauvais état et leur rapatriement en Angleterre ne fut de fait pas jugé rentable, les véhicules furent donc laissés à l'administration qui allait gouverner le nouvel Etat. Du petit millier de véhicules dénombrés en 1924, moins d'un quart furent considérés comme aptes au service.

Des véhicules laissés derrière eux par les britanniques, il apparut que les meilleurs étaient les voitures blindées Rolls-Royce. Avec leur rapport poids-puissance, elles étaient rapides pour l'époque et emportaient une grande puissance de feu sous la forme d'une mitrailleuse Vickers, appréciée pour sa fiabilité et sa cadence de tir. Le véhicule était de plus facile à conduire et entretenir,

Ci-contre.
Cette Rolls, en manœuvre à Cork, a reçu un camouflage deux tons. Noter le calot Glenngarry en dotation dans la cavalerie.

Par Colin STONE
pour *Military Machines International*
Traduction : Aurélien FROGER



Ci-dessus.
Deux voitures blindées Rolls-Royce Silver Ghost. Notez les grandes lettres/numéros peints sur les plaques de blindages inférieures en-dessous du radiateur du véhicule.

Ci-contre.
Une Rolls-Royce vue ici sans pneus de rechange, ce qui était inhabituel étant donné que les crevaisons étaient réputées être le talon d'Achille des voitures blindées Rolls-Royce.

un avantage non négligeable étant donné que l'Armée de l'État Libre se mettait tout juste en place. Le poids léger de la voiture permettait aussi de la déployer partout dans le pays alors que les Peerless tendaient à s'embourber dans le réseau routier de mauvaise qualité hors de la capitale, Dublin. Le véhicule avait été vu comme idéal par le gouvernement pour un déploiement durant les opérations amphibies contre les rebelles, alors que les autres machines ne pouvaient être déchargées des bateaux à cause des limitations imposées par les grues portuaires. Les rebelles furent pris en tenaille, et subirent une offensive éclair à laquelle ils n'étaient pas préparés.

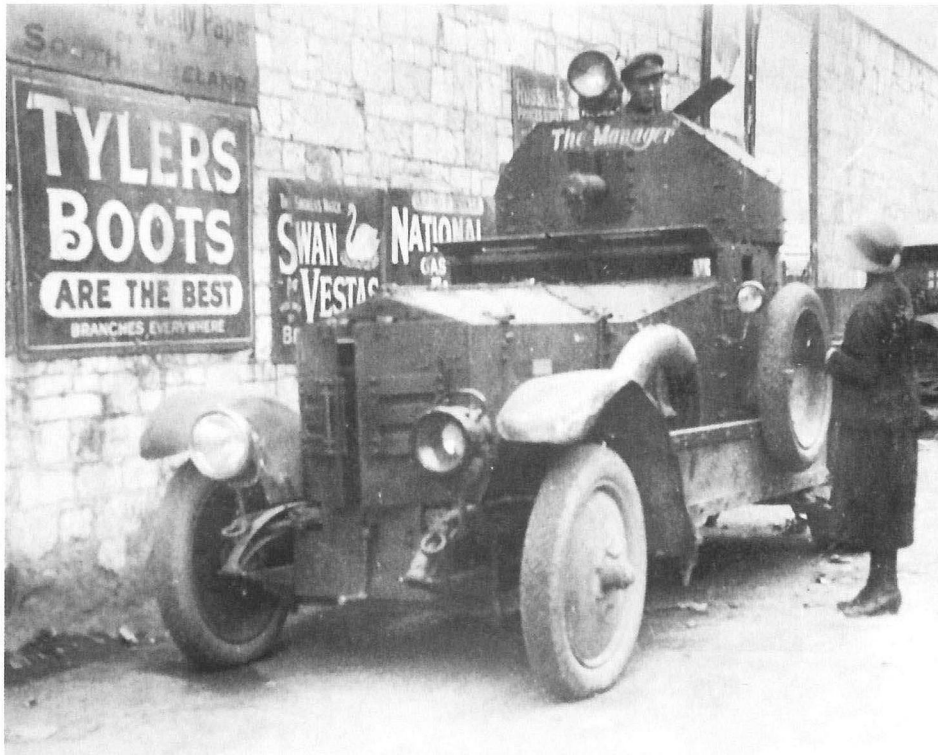
Ci-dessus.
Voiture blindée Rolls-Royce à ce qui semble être Ballainlee, à Sligo en avril 1922.

Type 1920

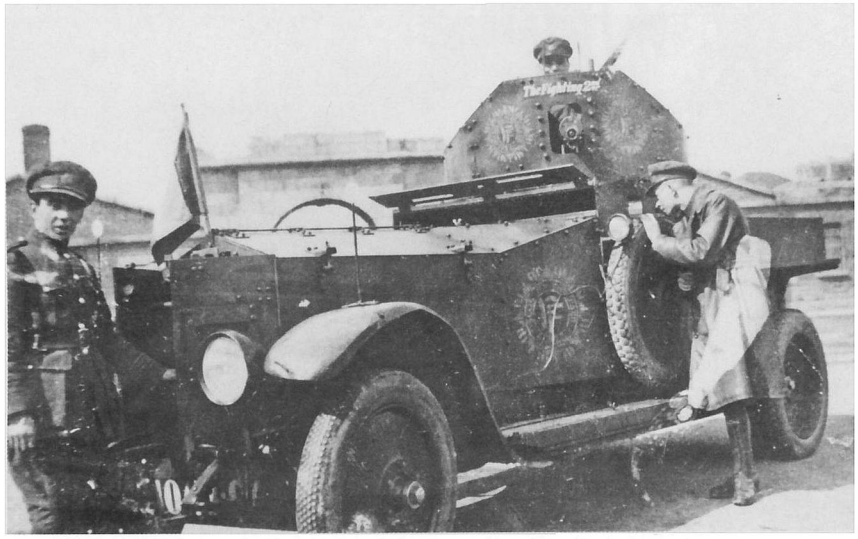
On dénombre treize Rolls-Royce Mk1 Type 1920 données à l'État Libre d'Irlande, bien que certains rapports en signalent quatorze, mais on considère généralement que cet exemplaire supplémentaire était d'un modèle plus ancien. Il s'avère difficile de garder la trace des véhicules tant ils changeaient de lieu et de nom, d'autant plus que pendant une guerre la paperasse a tendance à être négligée. La type 1920 différait de la type 1914 par ses roues en acier qui remplaçaient des roues à rayon. Le compartiment moteur a aussi bénéficié de panneaux à persiennes plus lourdement blindés permettant à l'air d'entrer dans le radiateur tout en étant protégé. Le châssis était celui de la limousine Silver Ghost qui avait l'énorme avantage d'une structure coriace qui pouvait absorber les chocs des routes irlandaises de l'époque tout en supportant le poids d'un blindage et le peu de délicatesse de conducteurs qui n'avaient reçu qu'un faible entraînement en ces premières années de la nouvelle armée. L'autre amélioration majeure de ce modèle 1920 était le remplacement des pistons enaluminium du moteur par des pièces en fonte.

Durant leurs années de service les voitures furent modifiées graduellement. Un rapport de 1933 déclarait que les essieux arrière et les roulements à bille étaient défectueux et trois mois furent nécessaires pour corriger ces défauts sur chaque exemplaire. Le talon d'Achille des Rolls avait toujours été les pneus, souvent sujets à crevaison à cause de leur petite section transversale. La plupart des images montrent un grand nombre de pneus de rechange transportés sur les marchepieds. Pendant la Seconde Guerre mondiale, les pneus devinrent impossible à trouver et il fut décidé de tester les jantes de camions Morris Commercial de deux tonnes, ce qui ne s'avéra pas très probant et les voitures se trouvèrent immobilisées de fait à cause d'un manque de pneus.

Les voitures furent aussi modifiées avec une coupole de chef de véhicule de 18 pouces de large, similaire à celle montée sur les voitures blindées Ford Mk VI conçues et assemblées localement. Le montage de cette coupole s'accompagna de la décision de monter la Vickers en tourelle, le support monté sur une rotule permettant un ciblage et une rétention du point de visée initial plus



Ci-contre.
Une Rolls-Royce prise en photo dans les rues, portant le nom « The Manager ». Il est intéressant de noter que le phare avant gauche a l'air d'avoir été remplacé par un projecteur.



aisés. L'entreprise Thompson Engineering Works de Carlow reçut la commande après que le Cavalry Corp ait produit le véhicule type à Titown, dans le camp de Curragh. Produire cette rotule allait constituer une difficulté, étant donné que Thompon n'avait pas l'équipement nécessaire pour une telle opération. Avec un esprit typique de l'ingénierie ils utilisèrent un tube d'acier auquel fut appliquée une forte pression à chaque extrémité, formant au final la pièce désirée. Du pur génie !

Les voitures ont été considérées comme véhicules de réserve pendant la Seconde Guerre mondiale, devant d'ailleurs être retirées du service avant 1939, mais face aux évènements en Europe et à l'impossibilité de se procurer des blindés auprès de pays étrangers, un retour au service actif fut nécessaire. L'armée de l'État Libre avait tenté d'acquérir de nouvelles voitures Rolls-Royce mais fut informée que les britanniques allaient se doter de modèles plus lourds de voitures blindées et on considéra que celles-ci seraient inadaptées pour les routes irlandaises.

Les treize Rolls-Royce survécurent jusqu'au 28 avril 1954, quand douze furent vendues dans une enchère publique à la magnifique caserne McKee de Dublin. Leurs blindages et tourelles furent démontés et elles furent vendues en tant que châssis. Les archives montrent qu'elles furent cédées entre vingt-sept et soixante livres, ce qui n'est pas si mal pour des véhicules aussi anciens

Ci-dessus.
Les Rolls montrent comment les tourelles s'ouvraient jusqu'à ce que le bouclier Vickers soit installé.

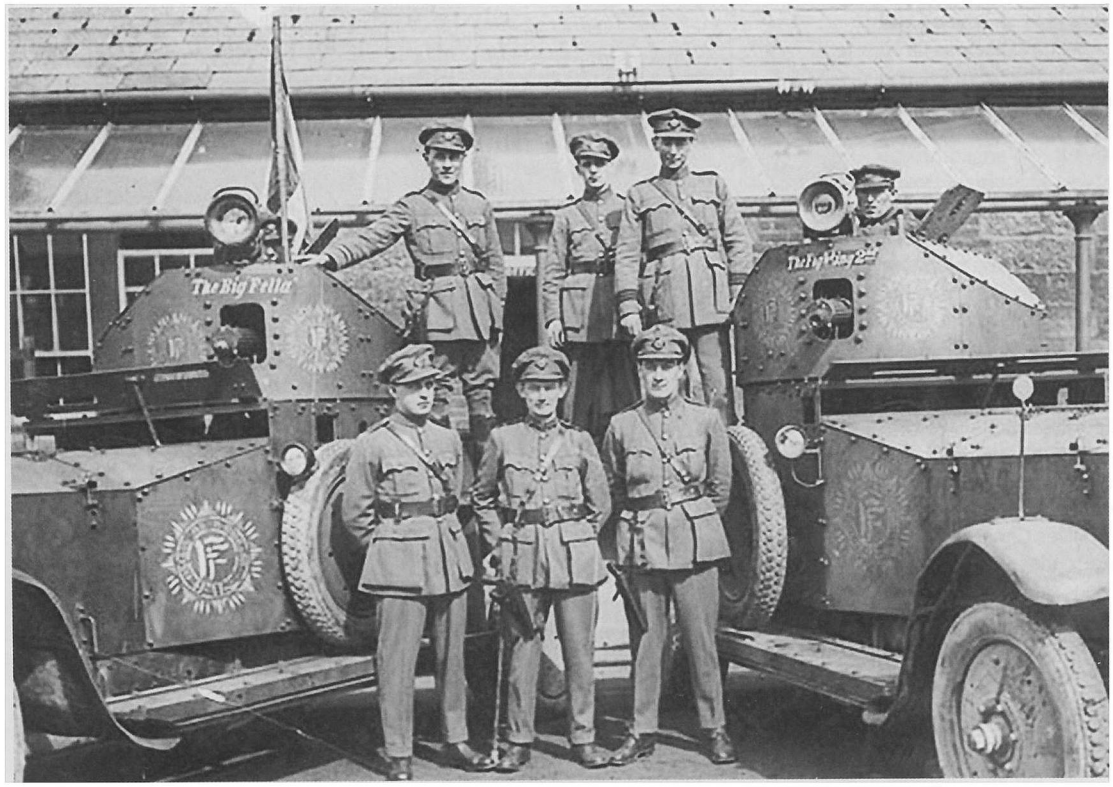
Certaines furent achetées pour être reconverties en corbillards, et si c'est exact on peut se demander où elles se trouvent à présent. Une autre fut reconstruite en acier doux et vue pour la dernière fois en vente en Angleterre pour un prix « substantiel ». C'est la seule voiture blindée Rolls-Royce détenue par un particulier dans le monde. L'autre Rolls de Bovington servit aussi à Dublin en 1921, mais elle fut renvoyée en Angleterre après avoir été retirée du service avec la cinquième Compagnie de Voitures Blindées du Royal Tank Corps (RTC).

Forces de Défense irlandaises

Reste le véhicule le plus important dans l'inventaire des Forces de Défense irlandaises. Le numéro d'enregistrement ARR2 est la voiture qui, à ce qu'on prétend, emmena le légendaire général irlandais Michael Collins dans son tragique voyage à Cork, dans le sud du pays, afin de négocier un cessez-le-feu avec les rebelles. Sur la route du retour son convoi fut pris en embuscade et Collins fut la seule victime.

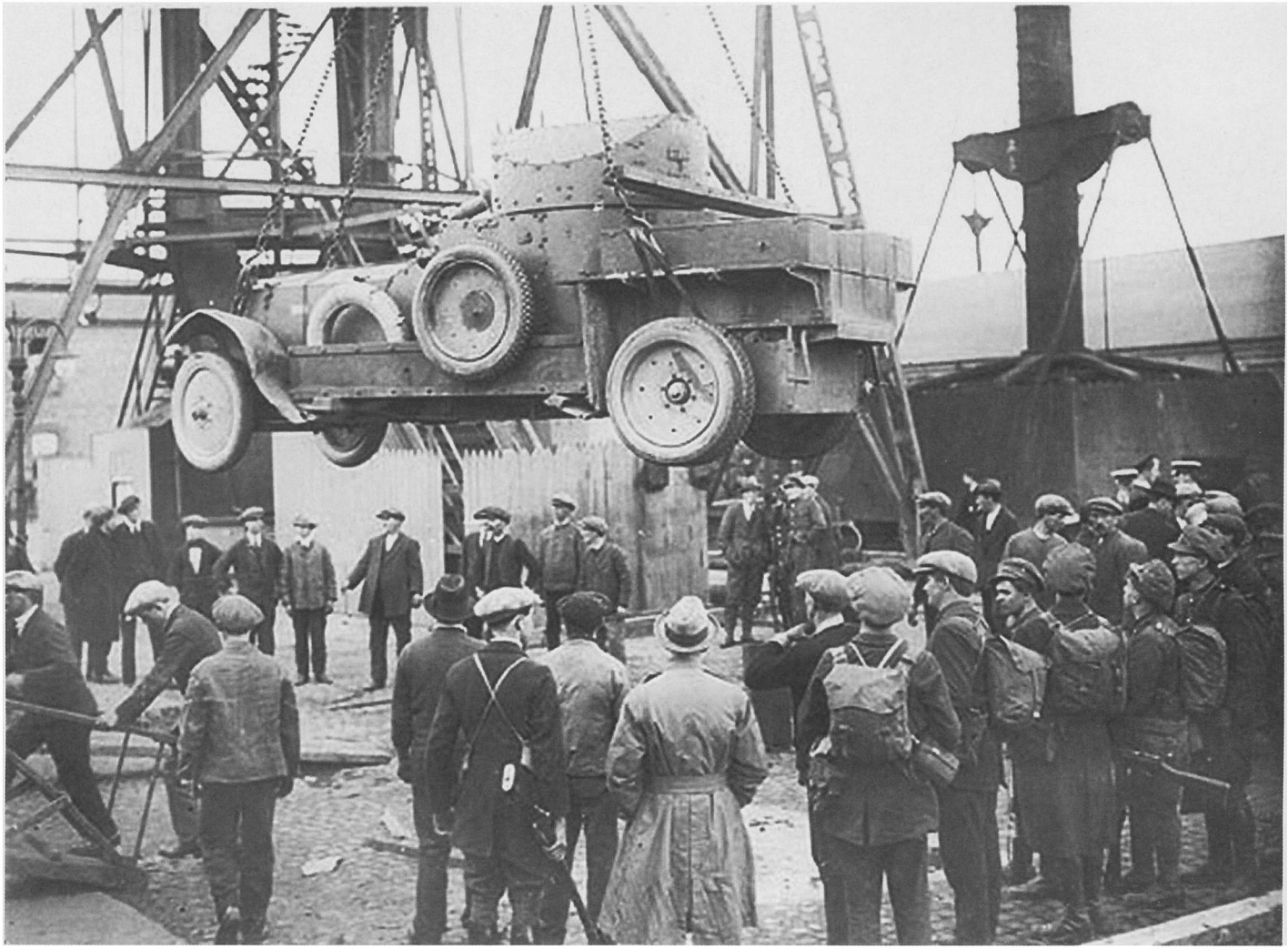
Plus de théories sur un éventuel complot ont vues le jour au cours des ans que pour savoir qui avait tué JFK ou JR Ewing dans Dallas. La rumeur dit que quand le convoi de Collins fut pris en embuscade, le mitrailleur de la Rolls, l'écossais Jock McPeake, fît face à un enraiement de la Vickers et ne put donc pas riposter de façon efficace, donnant aux rebelles l'avantage dans le

Ci-dessus.
Rolls-Royce représentées ici avec une Scout Car et des Leylands à Castletownbere, à l'ouest de Cork, 1939.



Les treize Rolls Royce ont survécu jusqu'au 28 avril 1954

Ci-contre.
Voitures Rolls-Royce The Big Fella et The Fighting 2nd avec FF entourés de rayons de soleil,ce qui est le symbole des Forces de Défense irlandaises jusqu'à ce jour. *(Photo Sean O'Sullivan)*



combat. Trois mois plus tard, McPeake rajouta de l'huile sur le feu en passant aux rebelles avec Sliabh na mBan. Elle servit donc des deux côtés de la guerre civile, avant d'être recapturée par les forces de l'État Libre. L'histoire la plus vraisemblable est que Collins, qui contrevint aux tactiques anti-embuscade ce jour funeste, fut tué par un tir chanceux à la tête de Sonny O'Neill, dont la balle a semble-t-il ricoché contre Sliabh na mBan. Les marques de balles sont toujours visibles à ce jour. La Rolls sera toujours associée à Collins puisqu'elle transporta son corps à l'hôpital et est le seul véhicule connu toujours existant de ce convoi.

Et comment ce véhicule fut-il donc sauvé de l'enchère ? On dit qu'un groupe d'officiers de cavalerie firent jouer leurs relations afin de préserver le véhicule, faisant en sorte que le ministre de la Défense le réaffecte avec le moteur d'une autre voiture comme véhicule d'instruction. La voiture est garée à son emplacement particulier au Dépôt de Cavalerie du camp de Curragh, et dire qu'elle est gâtée comme un enfant serait un euphémisme. Cela fait trois générations que la même famille s'en occupe, depuis sa mise en service en 1922 jusqu'à l'heure actuelle. Le grand-père de la famille Lynch, Paddy, dut même à un moment donné la mettre en pièces détachées pour la conserver à l'abri des bureaucrates et des ferrailleurs, même si elle était en parfait état de fonctionnement – rien ne vaut un soldat pour trouver une solution face à l'absurdité de la paperasse. Ce respect pour la voiture s'est transmis de père en fils jusqu'à la génération actuelle.

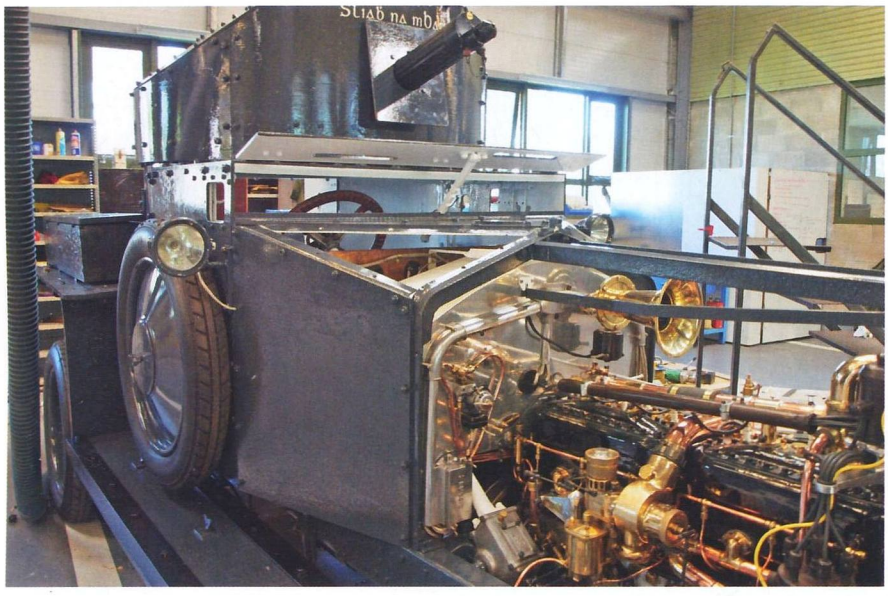
Le chef d'état-major actuel est un fier représentant de la Cavalerie et il est logique qu'il ait été aux rênes quand Sliabh na mBan fut dévoilée après une restauration minutieuse, du châssis au moindre vis ou écrou. Le travail fut effectué par l'équipe de l'Atelier Combiné de Véhicules de la base du camp de Curragh et M. James Black, qui a un don pour les voitures Rolls-Royce. J'avais toujours pensé que Sliabh na mBan était en excellent état, mais ce n'est qu'une fois le travail fini que nous avons réalisé que ce qui en a été fait est extraordinaire, chaque petit détail comme les phares étant correct. C'est en soi-même un fait incroyable quand on pense que c'est un véhicule militaire qui a connu un usage sans ménagement durant les quatre-vingt-dix dernières années. Vous pourriez manger sur le moteur, ou encore utiliser la carrosserie comme miroir ! Mais ce n'est pas que de la cosmétique, la mécanique a reçu autant d'attention. Avec le centième anniversaire du soulèvement de 1916 qui lança l'indépendance irlandaise, la Rolls-Royce aura la fierté de prendre place à l'avant du défilé et servira d'étendard aux traditions des jeunes Forces de Défense irlandaises alors qu'elles entreront dans leur second siècle de service. ■

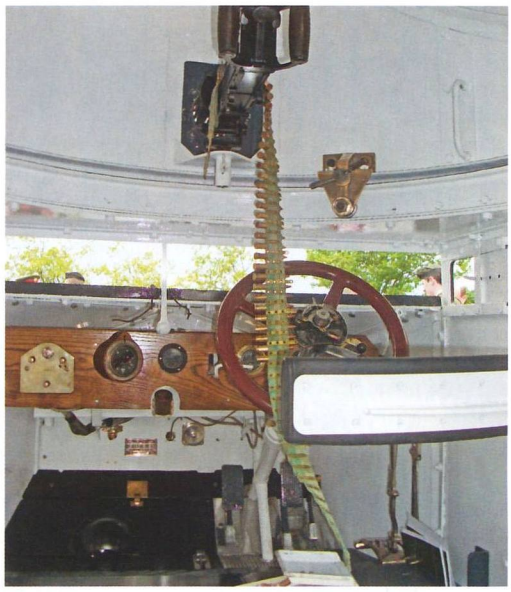
Ci-dessus.
Voiture blindée Rolls-Royce Silver Ghost treuillée à bord d'un cargo en vue de l'invasion. Notez le pneu additionnel situé devant la roue de secours.
(Photo Sean O'Sullivan)

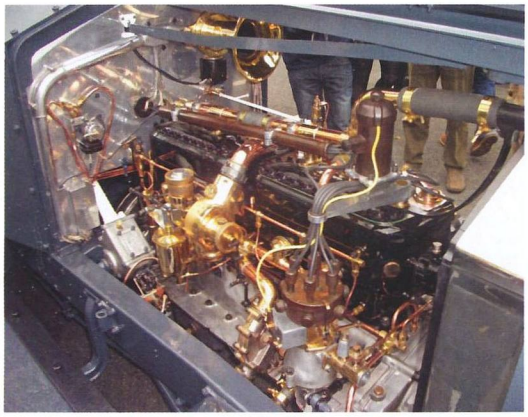
Puisqu'elle transporta le corps de Collins à l'hôpital. La Rolls "Sliabh na mBan" est le seul véhicule connu toujours existant de ce convoi

Ci-contre.
Bien que de mauvaise qualité, voici une des rares photographies montrant une Rolls-Royce pendant de durs combats sur la rue O'Connell à Dublin.

Mes remerciements…
vont à Karl Martin, Sean O'Sullivan, l'équipe du An Cosantoir, le Magazine des Forces de Défense irlandaises, et Liz Gillis des Archives de Kilmainham Gaol pour leur aide concernant les évènements et les images contenus dans cet article.



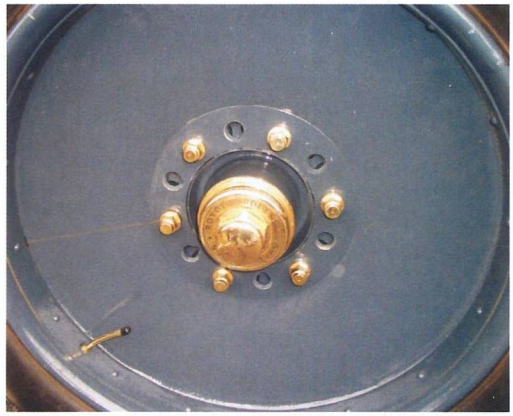




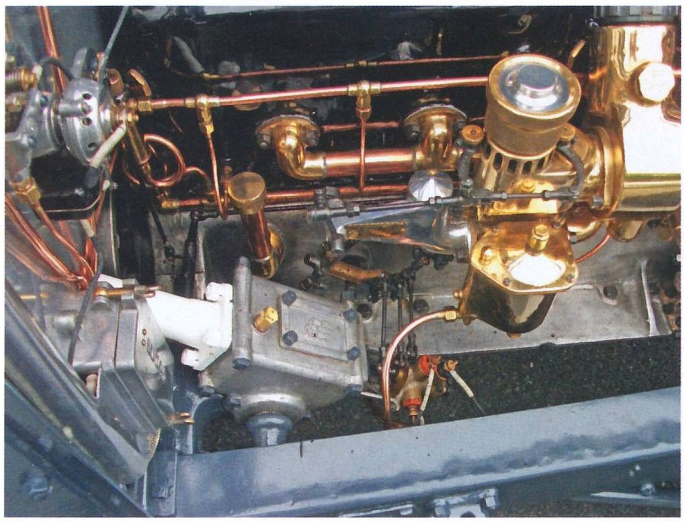
Ci-dessus.
La Rolls prise en photo dans les ateliers alors que la restauration touche à sa fin. *(Photo Karl Martin)*

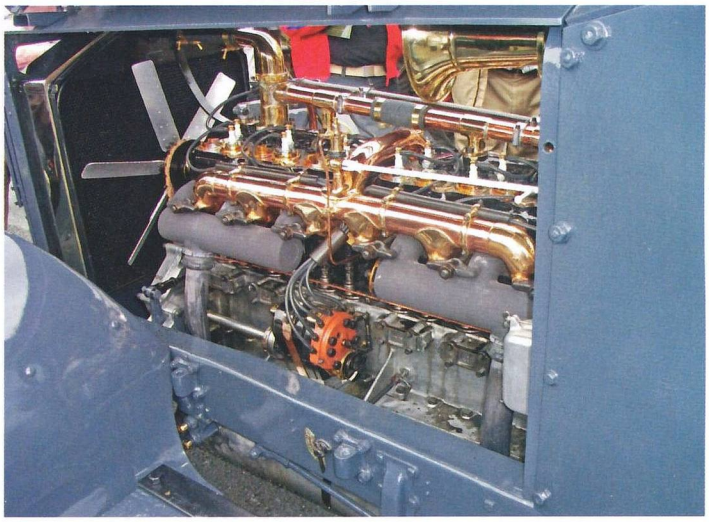
Ci-dessus à droite.
Le poste du mitrailleur dans la Rolls-Royce, photographiée durant la Fête de la Cavalerie annuelle en 2011.

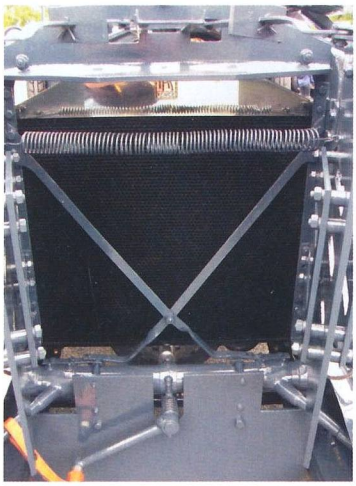
Ci-contre.
Côté droit de ce magnifique moteur Rolls-Royce, astiqué jusqu'au moindre recoin !



Ci-contre.
Gros plan de la roue arrière de la Rolls, montrant un enjoliveur en laiton, un des quelques éléments indiquant que c'est une Rolls.







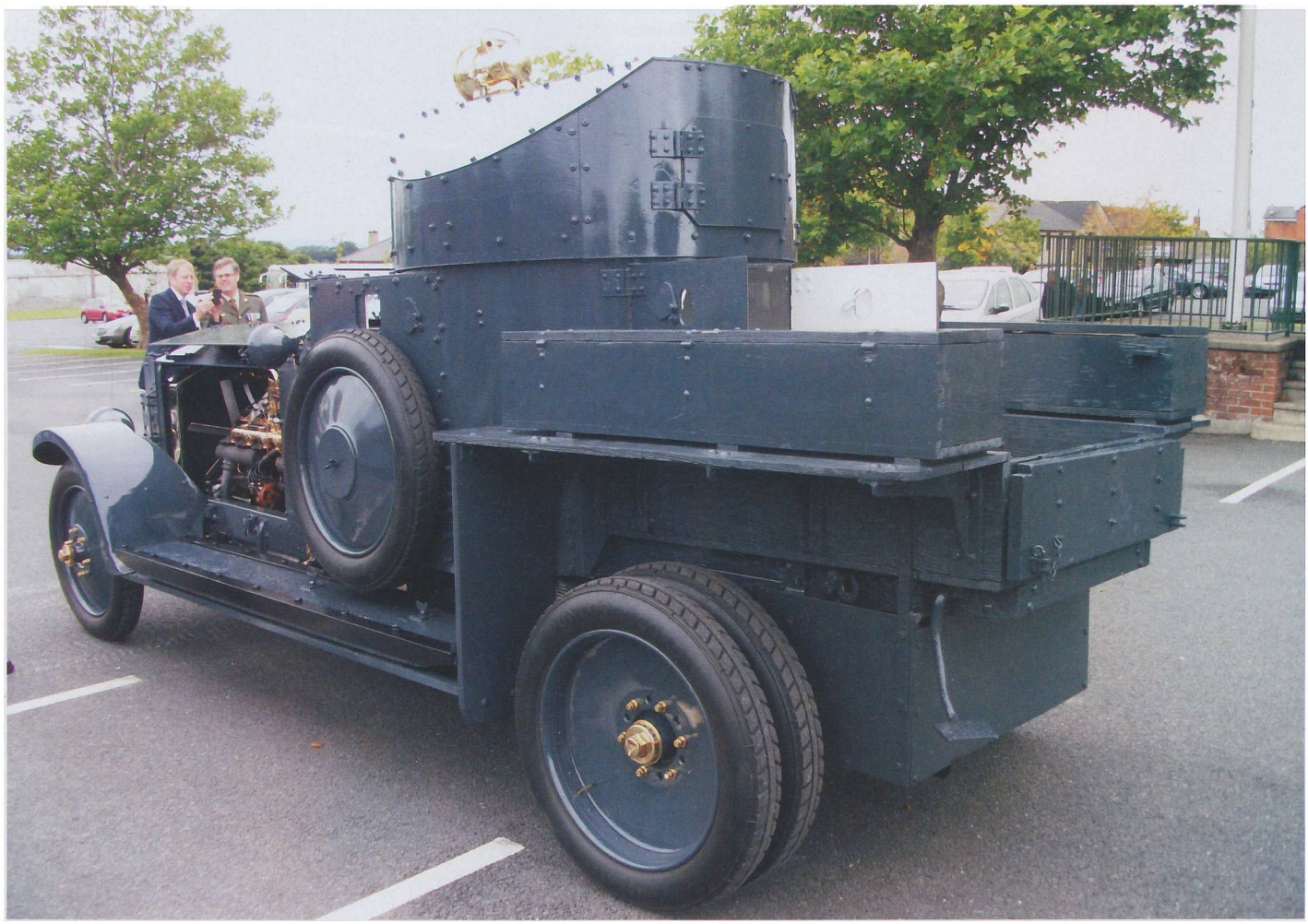
Ci-dessus à gauche.
Tout brille sous le capot, ici nous pouvons voir le boîtier de direction au centre de l'image, un autre signe que le véhicule est une Rolls-Royce.

Ci-dessus à droite.
Vue du côté gauche du moteur, quel spectacle formidable, et qui serait à sa place dans n'importe quelle voiture de collection..

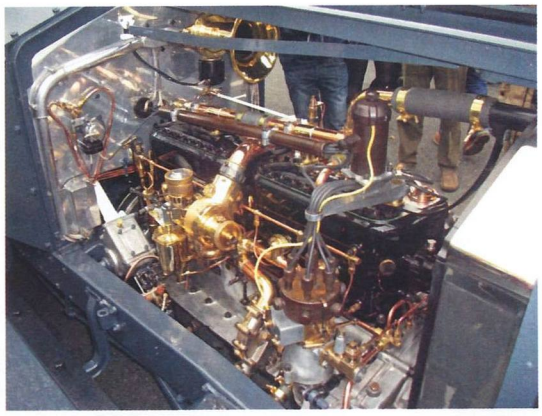
Ci-contre.
Le radiateur que l'on peut voir ici est normalement caché par les rabats blindés. La manivelle de moteur est aussi visible.

Ci-contre.
Gros plan du radiateur bien astiqué sous le capot blindé. Notez aussi la courroie de ventilateur en cuir.

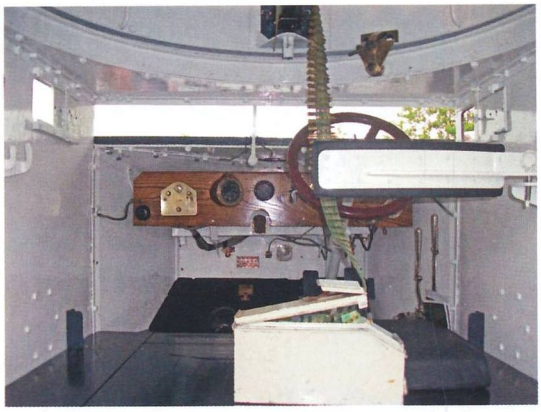
Ci-dessous.
Vue trois-quarts arrière de la voiture blindée Rolls-Royce montrant la caisse arrière avec panneaux en bois. La photo a été prise durant la Fête de la Cavalerie annuelle en 2011.



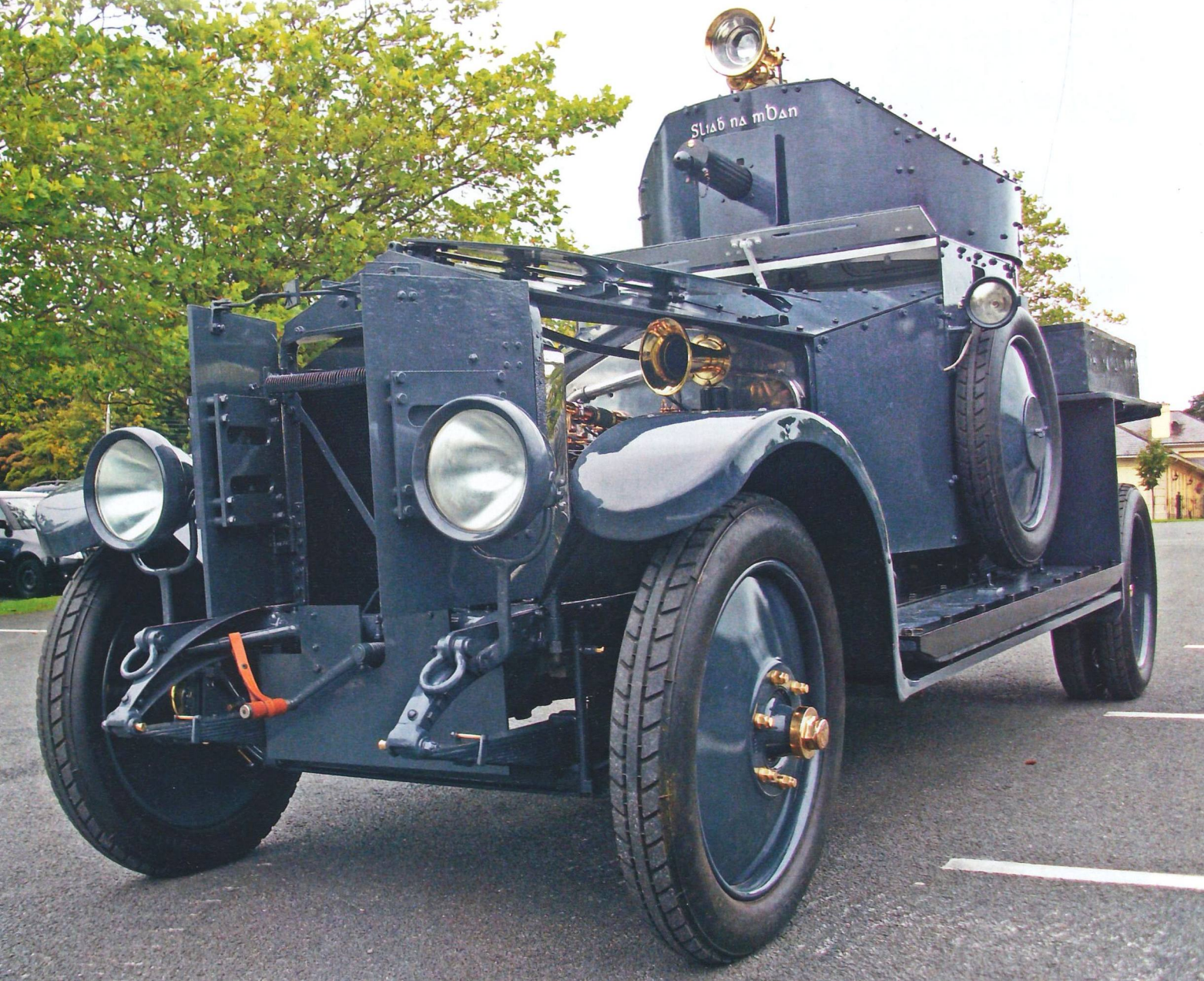
Ci-dessus.
La voiture blindée Rolls-Royce Silver Ghost avec ici un escabeau pour faciliter la montée à l'arrière.
(Photo Sean O'Sullivan)



Ci-dessus à droite.
Vue de la cloison moteur de la voiture blindée Rolls-Royce.



Ci-contre.
Vue de l'habitacle spartiate, un grand contraste avec la partie moteur très ornée.



Tosny 2012

Les participants s'étaient rassemblés autour du Musée de la seconde Guerre Mondiale les 7 et 8 juillet derniers. En voici les plus caractéristiques.

Par Alain AUBRAT

Ce Dodge WC 63 est exceptionnel, tant la restauration est soignée. De plus, il présente nombre d'équipements spéciaux réservés aux matériels affectés aux unités chargés de la maintenance, tels les phares de travail, un de chaque côté à l'avant contre le pare-brise. Sur les roues extrêmes, avant et arrière, sont fixés des flasques, permettant de hisser le camion sur le pont d'un bateau.

Ci-dessus et ci-contre.
Très proche de la BMW R 12, voici une R 71. Celle-ci porte les marquages de la 6e division parachutiste. A droite, la voici prête pour une exhibition extérieure, drapée de la bannière britannique, figurant un véhicule de prise. Les soldats qui la montent portent des uniformes anglais.

En haut à droite.
La R 75 est sûrement la moto la plus connue de l'armée allemande. Celle-ci est un modèle de début de série, avec marquages de la Deutsche Afrika Korps.

Ci-dessous.
Une Willys MB est équipée d'un coupe-câble fixé au pare-choc avant, et d'un poste de radio.

Baseline Blues est le surnom de ce Dodge WC 54. Cette ambulance est le véhicule sanitaire standard de l'armée américaine lors du second conflit mondial. Il peut emporter quatre soldats sur brancard.

Ci-dessus.
Cette Citroën 11 BL à traction avant de 1939 restaurée aux couleurs des véhicules utilisés par les Forces Françaises de l'Intérieur, les fameux FFI.

Ci-dessous.
Version plus rare du Command Car, le véhicule avec treuil est nommé WC 57. Notez sur l'aile droite la sirène de priorité.

Ci-contre de haut en bas.
Une Ford GPW de la Navy aux marquages de l'USS Agusta.

Une Harley-Davidson WLA aux marquages de la police militaire.

Restauré aux couleurs d'une unité sanitaire, ce Dodge WC 51 possède une caisse du quatrième modèle.

Version amphibie de la jeep, ce modèle GPA (General Purpose Amphibian) n'a été construit que par Ford. Le voici dans une présentation particulière, avec sa bâche de stockage.

Le Contrôle Technique

En 2009, était prise la décision d'instaurer le contrôle technique pour l'ensemble des véhicules de collection. Fin 2012, tout les véhicules mis en circulation après le 1er janvier 1920 devront l'avoir passé. En 2013, ce sera le tour des véhicules plus anciens.

Par Pierre-François BOSELLI

A ce jour, peu de véhicules militaires de collection ont passé le contrôle technique. Les fédérations ont des avis divergents sur la pertinence de ce contrôle : La FFVE (Fédération Française des Véhicules d'Epoque) et la FF-M.V.C.G. soutiennent le contrôle technique. La F.P.V.A. remets en cause ce contrôle et milite pour sa suppression ou tout au moins son aménagement.

Les discussions vont bon train entre propriétaires sur les modalités de passage et les différentes réglementations. Beaucoup sont persuadés que leur véhicule ne pourra pas passer le contrôle avec succès. La pollution générée par le véhicule, le freinage en crabe, les phares qui éclairent le ciel sont autant d'obstacles – à priori – au succès de l'examen.

Afin d'y voir plus clair, nous avons décidé d'apporter un véhicule au contrôle et de faire le point sur le déroulement de celui-ci et les réglementations qui s'appliquent. Nous prenons contact avec les enseignes Dekra/Norisko Automotive qui exposent à la Locomotion en Fête pour informer les collectionneurs de leur compétence sur les véhicules de collection. Rendez-vous est pris début juillet au centre de contrôle technique pour véhicules légers Dekra de Bailly dans les Yvelines.

Le type de la carte grise est inconnu

Le véhicule test est un Dodge WC51 qui a été restauré en 2009. Le contrôle débute par la saisie des données de la carte grise dans le logiciel du centre afin d'ouvrir le dossier et d'obtenir les caractéristiques techniques du véhicule. Le type du véhicule « WC51 » (champ D2 de la carte grise) est inconnu par le logiciel. Par curiosité, nous essayons avec une carte grise de Jeep Hotchkiss M201 (D2 : M20124V), le type est là aussi inconnu. Dans ce cas et sans aucune indication technique, le contrôleur devra se référer à la réglementation qui est basée sur la date de première mise en circulation du véhicule, mais aussi sur le type de carte grise (collection ou normale).

Le premier groupe de contrôles concerne l'identification du véhicule : plaques d'immatriculation, frappe

Ci-dessous.
Le contrôleur recherche un marquage à froid pour identifier le véhicule.

Ci-contre.
Le contrôle de la pression des pneus, mais quelle est la bonne pression ?

a froid des numéros de série, état général du véhicule, énergie moteur et nombre de places assises.

Pour les véhicules en carte grise collection ou en carte grise normale mis en circulation avant 1960, Le contrôleur vérifie la présence, l'état, le respect des couleurs de plaques et les types de caractères utilisés, La concordance entre le numéro d'immatriculation inscrit sur la ou les plaques et celui mentionné sur la carte grise. Les plaques (anciennes immatriculations et nouvelles) peuvent êtres sur fond noir avec les caractères en bâton blanc ou plaques sur fond blanc (éventuellement jaune à l'arrière) et caractères en bâton noir.

Le numéro d'immatriculation peut être peint sur la carrosserie

Pour les véhicules en collection qui sont équipés de plaques modernes, le symbole «F» et les logo identifiants la région et le département ne sont pas obligatoires. Le positionnement et le type de fixation des plaques ne sont pas contrôlés. Les plaques peuvent êtres amovibles. C'est le cas sur la plaque arrière du Dodge qui est accrochée au porte-outil sur le hayon arrière par du fil de fer. Enfin, les numéros d'immatriculation peuvent être peints sur la carrosserie. Dans ce cas, seule la concordance du numéro d'immatriculation est contrôlée.

L'absence de plaques, des plaques détériorées ou avec un numéro différent de la carte grise ou absent seront la cause d'une contre-visite.

Pour les véhicules de plus de 30 ans ou en collection, l'absence, la non-concordance ou l'impossibilité de lire le numéro d'identification frappé à froid sur le châssis ou sur la plaque du constructeur sera signalé mais sans contre-visite. Il n'y a donc pas besoin de refrapper son véhicule comme on le voit parfois.

L'énergie (gasoil, essence...) mentionnée sur la carte grise doit être conforme à celle employée réellement sous peine de contre-visite.

Le contrôle continue ensuite avec une vérification des pneumatiques et de leur pression. L'absence de données techniques ne permet pas de connaitre avec précision la bonne pression, et le contrôleur ajustera celle-ci au même niveau pour l'ensemble des pneus. Les jantes et pneus doivent êtres en bon état. Une détérioration importante de la jante ou du pneu sera la cause d'une contre-visite. La roue de secours n'est pas contrôlée.

Efficacité globale frein de service

La phase suivante concerne le freinage qui est une phase cruciale du contrôle. Le camion a tendance à ne pas freiner en ligne comme nombre de véhicules militaires. Successivement, le contrôleur place les roues de l'avant puis de l'arrière du Dodge sur le banc de freinage. Le banc relié à l'ordinateur de contrôle entraine les roues. Le contrôleur freine plusieurs fois afin d'enregistrer l'efficacité du freinage de service ainsi que le déséquilibre droite/gauche. Le frein de stationnement peut-être contrôlé si il agit directement sur les roues. Dans le cas ou celui-ci agit sur l'arbre de transmission par exemple, il n'est pas contrôlé. Attention, si il peux l'être et que le véhicule ne dispose pas de frein de secours (2e circuit hydraulique par exemple) alors ce sont les limites imposées au frein de secours qui s'appliquent.

Les limites à respecter pour le freinage sont indiquées-dans le tableau ci-dessous :

Genre / Date de 1re mise en circulation	≤ 31/12/1955	≥ 01/01/1956
Frein de service VP	35%	50%
Frein de service VU	30%	45%
Frein de stationnement VP	18%	18%
Frein de stationnement VU	15%	18%
Frein de secours VP	18%	25%
Frein de secours VU	15%	22%

Le déséquilibre du frein de service essieu par essieu est réglementé en fonction de la date de première mise en circulation du véhicule.

Pour les véhicules mis en circulation avant le 31 décembre 1955, si le déséquilibre est supérieur ou égal à 30% alors le défaut est signalé sans contre visite.

Pour les véhicules mis en circulation après le 1er janvier 1956 si le déséquilibre se situe entre 20% et 30%, le défaut sera signalé sans-contre visite, au delà de 30% la contre-visite s'impose.

Une fois l'essai sur le banc de freinage terminé, le Dodge doit être soulevé par le pont du centre afin que le contrôleur puisse passer dessous pour la suite du processus. Il sera obligé de s'y reprendre plusieurs fois. Le débattement du 4x4 et son poids l'obligeant à placer un nombre certains de cales sous le camion pour soulever les 4 roues.

Le contrôleur finit alors la vérification du circuit de freinage en cherchant les fuites potentielles de liquide sur les flexibles de freins et les roues. Une détérioration importante d'un flexible ou une fuite de liquide sera synonyme d'une contre-visite.

La visite se poursuit par un contrôle visuel du dessous du Dodge. Le contrôleur note et signale sans contre-visite des traces d'huile, de la corrosion sur le châssis.

Les plaques à jeux sont interdites

La phase suivante concerne l'inspection des suspensions, des éléments de direction et la liaison au sol. Le contrôle des jeux et fixations doit être réalisé manuellement pour les véhicules en collection ou antérieur à 1960. Les plaques à jeux sont interdites. Une rupture, une fissure importante ou de la corrosion perforante sur le point d'ancrage d'un élément comme les lames de ressorts ou les jumelles, est sanctionnée par une contre-visite. Il en est de même au niveau des points d'ancrage ou d'un défaut d'étanchéité d'un amortisseur.

Le contrôle du train avant sera sanctionné par une contre-visite en cas de jeu important ou anormal d'une rotule et/ou d'une articulation, de la corrosion perforante, d'une déformation d'un élément ou encore par un silent-bloc coupé, arraché ou absent. Les points de contrôle et leur vérifications sont les mêmes pour le train arrière.

Le contrôle de l'éclairage dépend lui aussi de l'âge du véhicule. Les feux de route et de croisements doivent être au nombre de deux et peuvent être de couleur blanche ou jaune. La symétrie de couleurs droite/gauche doit être respectée. Pour les véhicules antérieurs au 1er mai 1957, le contrôle du rabattement des feux (réglages des feux) n'est pas réalisé.

Pour les véhicules antérieurs au 1er janvier 1960, le contrôleur vérifiera la présence d'au moins un feu rouge arrière, et d'au moins un feu stop. Si d'autres feux, comme les clignotants, sont présents sur le véhicule, ils devront êtres en état de fonctionner. Il n'y a pas d'exigence de couleur pour les clignotants pour les véhicules mis en circulation jusqu'au 31 décembre 1970.

Pour les véhicules en collection ou antérieur au 1er janvier 1960, les fixations des capots peuvent être réalisées par des attaches extérieures. La ceinture de sécurité est obligatoire à l'avant avec 2 ou 3 points d'attache pour les véhicules mis en circulation après le 1er septembre 1967.

Les véhicules antérieurs au 1er octobre 1972 ne sont pas soumis au contrôle de la pollution.

Eclairage : ampoules blanches ou jaunes

Pas de contrôle de la pollution

Le contrôle complet du véhicule a duré environ une heure. Il est plus long que celui d'un véhicule moderne car beaucoup de temps est perdu par le manque de connaissance du véhicule et de ses spécifications. Le Dodge passe l'examen avec succès. Le contrôle ainsi obtenu est valable 5 ans.

L'ensemble des indications données dans cet article s'applique aux véhicules légers (<3T5) civils et militaires. Il n'y a pas de distinction au niveau de l'administration entre ces 2 catégories de véhicules. Un véhicule militaire, en carte grise de collection, entretenu correctement et dans un état correct passera sans difficulté ce contrôle. Le même véhicule en carte grise normale et pour peu qu'il ait été mis en circulation après 1960 sera soumis à un contrôle plus exigeant. Cela peut être le cas de certaines Jeep M201 par exemple. Le contrôle technique des poids lourds de collection sera abordé dans une autre étude. Les normes et méthodes appliquées étant différentes des véhicules légers. Enfin des problèmes très spécifiques peuvent apparaitre en fonction du type de poids lourd militaire et des méthodes de contrôle.

Il est recommandé de se renseigner sur les centres de contrôle technique afin d'en trouver un dont les contrôleurs ont été formés aux véhicules de collection. La plupart des grandes enseignes donnent ce renseignement sur leur site web.

Nous tenons à remercier le centre de contrôle technique Dekra de Bailly (78) qui s'est prêté au jeu, ainsi que monsieur Patrice Eeckhout, directeur technique de Dekra Automotive, pour ses explications relatives aux normes de contrôle.

Le détail des normes et des méthodes employées pour le contrôle technique est disponible sur le site de l'UTAC qui est l'organisme dépendant du ministère des transports fixant les règles de contrôle: WWW.UTAC-OTC.COM ■

La Horch Kfz 15

Par Alain AUBRAT

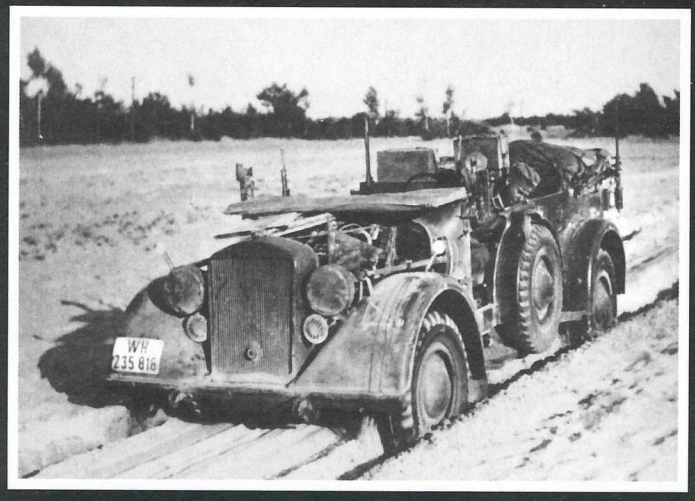
Beaucoup connaissent cette voiture sous le nom de Horch Kfz 15, en particulier les maquettistes du 1/35. C'est son nom usuel, mais son nom officiel est m.gl.Einheits Pkw (mittlerer geländegängiger Einheits Personenkraftwagen, c'est à dire voiture tous terrains unifiée moyenne).

Ci-dessus.
Ce Kübelwagen WH-93060 est équipée des différents accessoires prévus contre les frimas hivernaux. Outre le cache-radiateur, utilisé pour une meilleure montée en température du moteur, les protections latérales en toile et translucides en rhodoïd faisant office de vitres sont en place, évitant ainsi aux passagers de pénibles courants d'air. Elle porte l'insigne de la 118. Jg.Div.

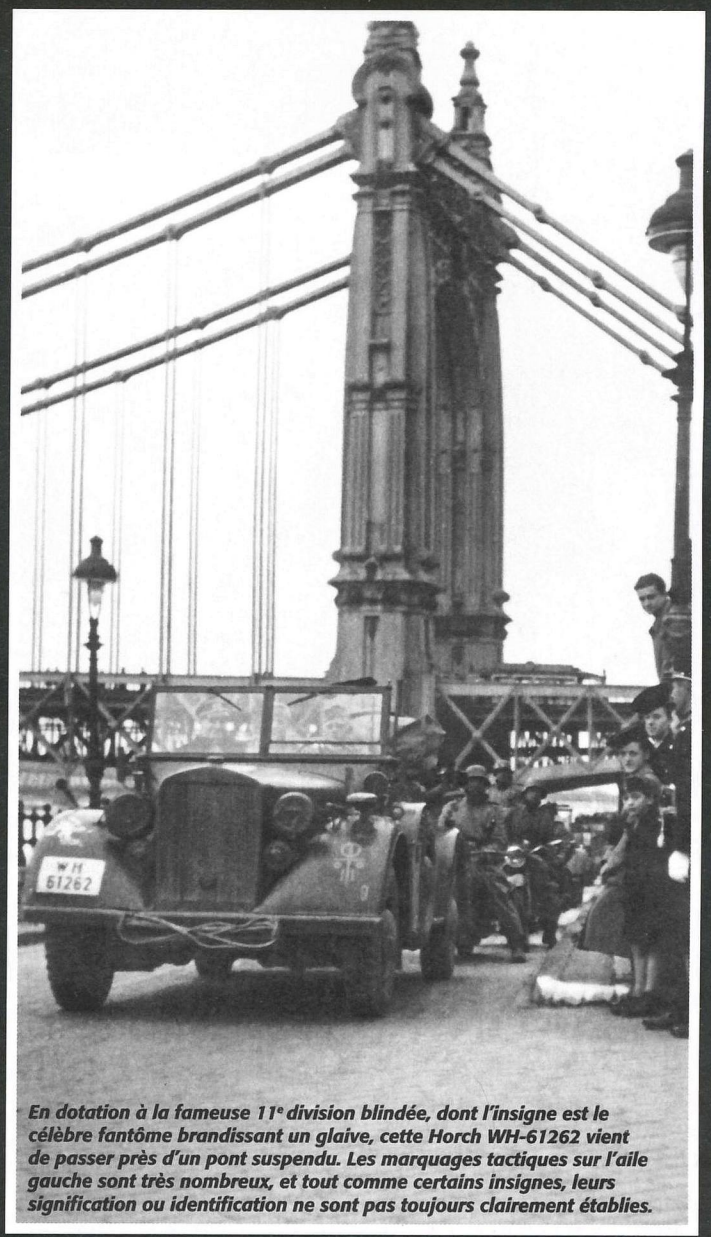
Ci-dessous.
Face avant d'une Horch. Sous les phares, de chaque côté de la calandre sont fixés les avertisseurs sonores. Remarquez l'insigne tactique de cette voiture, WH-135321, sur l'aile.

Dès le début des années 1930, la Reichswehr, puis la Wehrmacht mettent en chantier un certain nombre de projets (voitures tous terrains légère, moyenne, lourde, camion 6x6, tracteurs semi-chenillés classe 1, 3, 5, 8, 12 et 18 tonnes) dont le maître d'oeuvre est un constructeur désigné, mais les modèles adoptés peuvent être construits chez plusieurs marques. Toutes sont de ce fait sollicitées.

Celui qui nous intéresse ici est la voiture moyenne. Sa carrosserie est du type Kübelwagen, et elle a reçu plusieurs affectations et équipements (Kfz 12, 15 et 16), dont voiture transmissions et voiture radio. Extérieurement, les différences sont minimes et il est quelquefois impossible d'identifier formellement la mission qui lui est dévolue. Le véhicule adopté est le projet Horch-Wanderer. Les premières livraisons se font à partir de 1937. Il dispose d'un moteur Horch V8 de 3,5 l développant 80 chevaux. Les besoins sont tels qu'Opel rejoint les deux premiers, mais en lui adaptant le moteur 6 cylindres 3,6 l de l'Opel Blitz. Au cours de la production, la caisse est modifiée en intégrant dans la carrosserie les roues de secours qui étaient à l'origine à l'extérieur du véhicule. La production s'arrête en 1943. ■



Ci-dessus.
Cette Horch avance péniblement sur le sable. Le conducteur s'enquiert du bon déroulement des opérations, alors qu'il est dans une trace profonde. Le capot moteur a été ouvert, pour en permettre le refroidissement, les conditions climatiques tout autant que l'allure réduite favorisant la surchauffe. Avec ses postes radio supplémentaires, cette voiture WH-235818 est un Kfz 17 de circonstance. Ce véhicule appartient à une unité de tracteurs de canons antichars.



En dotation à la fameuse 11e division blindée, dont l'insigne est le célèbre fantôme brandissant un glaive, cette Horch WH-61262 vient de passer près d'un pont suspendu. Les marquages tactiques sur l'aile gauche sont très nombreux, et tout comme certains insignes, leurs signification ou identification ne sont pas toujours clairement établies.

Fiche technique m.gl.Einheits-Pkw (4x4)

Longueur	4,70 m
Largeur	1,86 m
Hauteur	2,07 m avec capote
Empattement	3,10 m
Poids à vide	2 700 kg
Charge utile	600 kg
Performances	
Vitesse maximale	90 km/h
Consommation	26 l/100 km
Autonomie sur route	420 km
Réservoir d'essence	70 litres
Pneumatiques	190-18 tous terrains
Moteur Horch (1937-1943)	
Nombre de cylindres	8 en V
Alésage	78 mm
Course	92 mm
Cylindrée	3,5 l
Puissance	80 ch à 3600 t/mn
Carburant	essence
Moteur Opel (1940-1943)	
Nombre de cylindres	6
Alésage	90 mm
Course	95 mm
Cylindrée	3,6 l
Puissance	68 ch à 2800 t/mn
Carburant	essence

Ci-dessus à gauche.
Faisant partie des livraisons avec caisse modifiée, intégrant les roues de secours, ce modèle a donc été livré après 1940. Remarquez qu'il n'y a plus qu'un seul avertisseur sonore. Ce véhicule appartient à une compagnie motorisée de la 19.Inf.Div.

Ci-dessous.
Le conducteur inspecte le moteur de son véhicule affecté d'une panne. Les frimas de l'hiver l'ont conduit à installer le cache-radiateur contre la calandre, traité en simili à l'extérieur, et en feutre à l'intérieur. Notez que la logistique ne suit pas toujours parfaitement, la roue de secours étant privée de son pneu.

Semitrailer, 6-ton, 10-ton gross, 2-wheels, fuel tank, 2000-gallons

Qui dit tracteur, dit remorque ! Nous allons découvrir avec cet article le travail réalisé par Pierre et Eddy pour compléter leur tracteur White paru dans les trois derniers numéros de TMV.

26 juin 2009, la remorque est découverte un peu par hasard dans la région de Sedan. Déjà lancés dans leur projet de restauration d'un tracteur de semi-remorque, ils ne leurs faut que quelques minutes pour concrétiser l'acquisition de cette pièce exceptionnelle et particulièrement rare qui vas compléter à merveille leur tracteur.

Ci-dessus.
L'ensemble lors de sa sortie à Florennes avec tous ces marquages aux couleurs de la 9e Air Force.

En détail

Cette semi-remorque citerne est conçue d'une seule pièce entièrement soudée. Elle comprend le châssis, la citerne, le train de roulement et les béquilles. La citerne a une capacité de 9 300 litres divisés en deux compartiments cloisonnés de 3 700 litres à l'avant et de 4 600 litres à l'arrière. Ils sont équipés chacun d'une trappe de remplissage et d'un système de vidange. Le train de roulement se limite à un axe relié au châssis par deux balanciers. Elle est équipée d'un système de freinage à air Bendix-Westinghouse. L'approvisionnement en air se fait au moyen des deux lignes 'Emergency' et 'Service' reliées au tracteur. Ces deux lignes arrivent respectivement dans un filtre avant d'être dirigées vers la vanne de répartition. Cette vanne alimente le réservoir et les deux pots de freins. La double ligne repart vers l'arrière de la remorque pour permettre l'accouplement à une deuxième remorque via un dolly.

Le faisceau électrique transite par une prise située à l'avant de la remorque alimente les feux arrières, ainsi qu'une seconde prise située dans le parechoc servant en cas d'accouplement. Il y a un système de feux de service ainsi qu'un système de black-out avec interrupteur qui est situé sous le feu arrière droit. Quand elle est désaccouplée, elle repose sur deux béquilles tubulaires télescopiques. Un compartiment de rangement est soudé à l'arrière et est fermé par une double porte. De chaque côté sont soudés les compartiments de rangement des tuyaux qui font toute la longueur de la remorque. Ils sont fermés à leurs extrémités arrière par une petite trappe.

Cette remorque est destinée uniquement au transport de fuel et est équipée pour le chargement et le déchargement par pompage. La vidange des cuves peut également se faire par gravité. Une pompe portable de marque Briggs & Stratton est transportée dans le compartiment arrière de la remorque. Une jauge manuelle est rangée dans ce même compartiment. Elle est graduée de manière à pouvoir, à tout moment connaître la quantité de carburant contenue dans chaque citerne. Une extrémité est graduée pour le compartiment avant, l'autre extrémité pour le compartiment arrière comme les deux ont une capacité différente. Cette graduation est calculée pour que le niveau soit jaugé sous la trappe de remplissage.

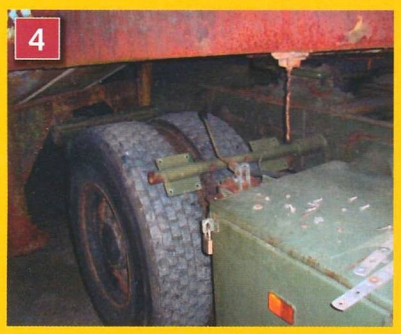
Une poignée d'arrêt d'urgence est fixée à l'avant de la semi-remorque pour stopper la décharge des citernes en cas d'incendie.

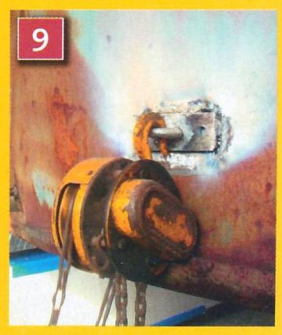
Texte et photos : Pierre Malvaux, Eddy Louis, Patrick Sarrazin

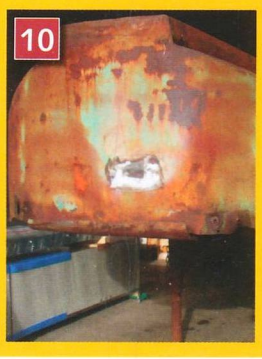
Ci-contre
Un ensemble identique sur le Red Ball Express.

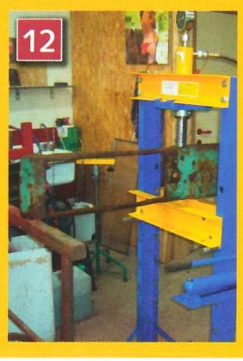
Le rapatriement

Après son acquisition, la remorque va rester dans son pré pendant plus de deux ans jusqu'en novembre 2011, date à laquelle elle est enfin conduite au lieu de restauration. Pour la rapatrier, ils décident de la tracter sur les 60 kilomètres qu'il y a à parcourir en utilisant leur tracteur Volvo. Une bonne préparation s'impose donc il faudra faire tomber toutes les parties rouillées qui ne tiennent que par habitude. D'autre part, comme les tracteurs modernes ont la sellette plus avancée que leurs an-









1 – Préparation de la remorque avec la découpe de toutes les tôles pourries qui ne tiennent plus dans le pré pour la rapprocher de la route.

2 – L'intérieur du caisson à tuyau, tout est à refaire.

3 – Le caisson droit est mieux conservé, mais devra malgré tout être découpé et remplacé.

4 – Les garde-boue du tracteur son démontés et les feux déplacés pour attelée la citerne.

5 – Le support de l'extincteur à « carbon tetrachloride », en bon état est toujours en place.

6 – Le faux pare-choc est démonté ainsi que tous les accessoires. Les marchepieds et les poignées sont préservés.

7 – L'intérieur des pots de freins avec les 3 membranes au lieu d'une seule et les ressorts sont tous en excellent état.

8 – La citerne est rentrée dans l'atelier.

9 – Un palan est accroché sur la patte soudée sur la citerne pour la débosseler.

10 – Le résultat n'est pas mauvais.

11 – Le pare-choc, comme il était avant restauration, le côté gauche est fortement plié.

12 – Le redressement se fera à l'aide de la presse, il est contraint au-delà de l'horizontal pour qu'il conserve une position correcte.

13 – Deux tôles sont découpées pour combler les ouvertures qui avaient été réalisées.

cêtres, il leur faut démonter les garde-boues et déplacer les rampes de feux du Volvo afin qu'ils n'accrochent pas les béquilles dans les tournants. Ça passe au centimètre près et le voyage se fait sans aucun souci.

La restauration

Le 14 janvier 2012, nos deux restaurateurs entament le travail sur la remorque. Tous les ajouts réalisés après-guerre sont coupés et les accessoires comme, les portes, le système de freinage, la tuyauterie, le plancher du compartiment arrière..., sont démontés. Les boulons se défont sans peine.

Les premiers éléments restaurés sont les freins. Les pots de freins et la valve relai s'avèrent en excellent état. Le système à double action à triple membrane installé après guerre sur les pots de freins doit être supprimé pour renouer avec l'origine. Néanmoins, la membrane principale et le ressort sont en bon état, ils peuvent être récupérés.

La deuxième tâche et pas la moindre est de débosseler l'avant de la citerne qui a manifestement reçu un coup magistral qui a enfoncé l'épaisse tôle vers l'intérieur. Il est impossible d'accéder par l'intérieur de la citerne vu le cloisonnement. Ils décident donc de souder une patte équipée d'un anneau et de faire traction avec un palan. La solution est la bonne et quelques coups de masse bien placés permettent une meilleure finition. En même temps, des morceaux de tôles pliés sont redressés.

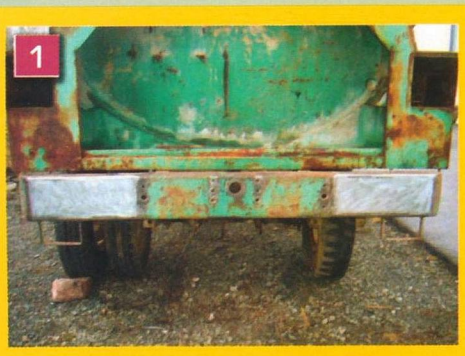
Le pare-choc de la remorque

Un second pare-choc a été soudé sous celui d'origine, cette anomalie est vite rectifiée. Le pare-choc d'origine a quant à lui été largement découpé pour y incorporer et protéger les nouveaux feux. Le côté gauche est plié et doit être redressé à la presse. Le crochet de remorquage situé en son centre est lui bien grippé. Il faut 5 tonnes de traction pour le décoller du tube qui le maintenait encore en place.

Une fois les découpes rebouchées avec de nouvelles tôles, il est meulé et sablé puis, les petits défauts sont mastiqués légèrement pour les faire disparaître. Le trou de la prise de remorque arrière peut alors être percé.

Le démontage de l'essieu

Début mars. L'essieu est désolidarisé de la remorque. Le démontage laisse à nouveau apparaître des éléments en excellent état. Tous les boulons se défont à la main une fois décalés.



1 – Le pare-choc est reposé à blanc lui redonne sa configuration d'origine.

2 – L'essieu est maintenu en place par un balancier. Les extrémités des lames de ressort sont juste coincées dans deux guides.

3 – L'essieu désolidarisé.

4 – Les tambours de roues retirés laissent apparaître le mécanisme de frein en parfait état avec des patins bien garnis et des roulements comme neufs et bien gras.

5 – Les ressorts démontés avant leur décapage, dans celui de droite, ont une lame de cassée.

6 – Une partie des petites pièces déjà décapées.

7 – L' « upper with wheel » laisse apparaître un véritable appartement bien isolé au démontage.

8 – Le démontage n'était vraiment pas inutile.

9 – Tout est peint en kaki avant réassemblage

10 – Deux des quatre boulons des balanciers sont pliés. Ils sont redressés à la presse.

11 – Les mâchoires de freins d'origine sont remises en place.

12 – Le caisson droit retiré laisse apparaître le cloisonnement

L'extrémité arrière des ressorts de suspension est seulement maintenue en place dans deux guides fermés par une vis. À l'avant, ils sont reliés au châssis par deux balanciers qui sont maintenus par de gros boulons entourés d'un silent block. Après avoir retiré l'essieu de sous la remorque, les ressorts de suspension sont déposés en premiers. Ils sont ensuite entièrement désassemblés avant d'être décapés. Seule mauvaise surprise, il y a une lame de cassée dans un ressort qui sera ressoudée.

Les tambours de roues sont ensuite retirés. Ils laissent apparaître les mécanismes de frein en parfait état avec des patins encore bien garnis et des roulements comme neufs et bien gras. L'ensemble des roulements et écrous de serrage est dégraissé et vérifié.

Une semaine après son démontage, tout a été vérifié, poncé, sablé, mis en antirouille, peint en kaki et réassemblé. L'ensemble reçoit une dernière couche de kaki puis est stocké dans l'attente de reprendre sa place.

La sellette ou 5e roue

La sellette d'un camion est appelée, en anglais, 5e roue (fifth wheel) et la partie de la remorque qui vient se poser dessus s'appelle l' « upper with wheel », partie supérieure de la 5e roue ! L'« upper with wheel » est maintenue à la remorque par 12 gros boulons qui sont également défaits à la main après décalage. Une fois décollée, une belle surprise apparaît, un rongeur a profité de l'espace libre pour y faire son nid, il a disparu, mais, a fait place à une colonie de mites qu'il faudra déloger. Démontée, la lourde plaque est nettoyée avant d'être sablée.

Découpage

L'analyse de la carrosserie laisse apparaître beaucoup plus de travail qu'imaginé initialement. Les deux caissons latéraux ne peuvent pas être restaurés et doivent être entièrement reconstruits. Une journée entière est alors consacrée au découpage de tous les éléments qui sont rouillés et irrécupérables et à la préparation au sablage. Les caissons latéraux sont déposés. La partie inférieure du rebord du passage au-dessus de la citerne est lui aussi découpé, car, trop endommagé. Une importante quantité de déchets et de crasse s'y étant accumulée au fil du temps a fait rouiller la tôle qui est devenue de la dentelle. Le renfort entre les béquilles est supprimé, car il a été refait et n'est plus conforme à l'original, sa structure tubulaire doit être reconstruite. Les béquilles sont ensuite retirées. Les mains

1 – Sur le côté gauche, tout est rongé par la rouille.

2 – Renfort de la béquille. Le morceau de tôle marque la fin du caisson intérieur

3 – Détail de la partie arrière conservée. Tous les restes de tôles et ancrages seront coupés ou meulés

4 – Le rebord du passage sur la citerne est devenu de la dentelle

5 – Certaines parties intérieures doivent être découpées.

6 – Le côté extérieur doit être découpé sur toute la longueur

7 – le découpage met au jour de grands trous sur le haut de la citerne. Il était temps d'intervenir

8 – Gros plans sur la partie avant des caissons. Des trois compartiments, un seul va jusqu'au bout du caisson.

9 – Le renfort des béquilles qui n'est pas d'origine sera découpé.

10 – La tôle de fond du compartiment arrière est également retirée afin d'être remplacée

11 – la citerne après toutes les opérations de découpe terminée

12 – Confectionné avec des madriers et un tube en acier sur lequel l'angle doit être façonné et ne donnera pas de bons résultats.

13 – Un 2e essai avec un passage à la presse n'est toujours pas concluant.

d'accouplement situées à l'avant qui sont d'origine doivent malheureusement être coupées, car il est impossible de les dévisser. Les mains de frein arrière sont manquantes.

Les caissons

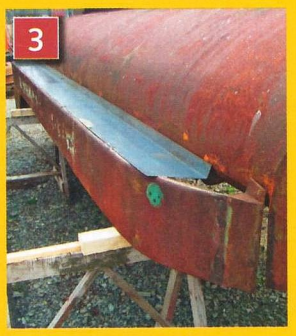
Avril 2012. Les tôles qui doivent servir à reconstruire les caissons sont commandées à un artisan. À leur livraison, elles sont cintrées à angle droit, or l'angle principal du caisson est largement arrondi. Pour nos deux restaurateurs, cela est inacceptable, car l'arrondi est vraiment une marque de fabrique d'origine. Ils essaient plusieurs systèmes pour refaire l'arrondi à partir de l'angle droit, mais sans un résultat satisfaisant vu l'épaisseur de 2,5 mm des tôles. Une nouvelle solution doit être envisagée, y compris, de recommander de nouvelles tôles !

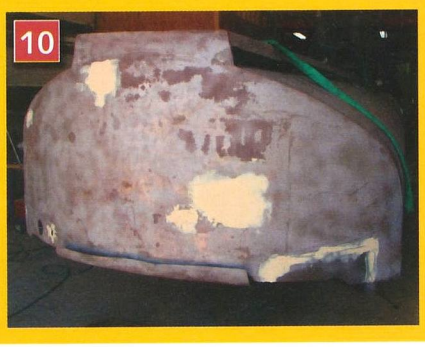
Samedi 14 avril, n'ayant pu trouver un autre atelier capable de réaliser cet arrondi, ils décident de récupérer l'arrondi sur les anciens caissons, de découper les nouvelles tôles de cotés et de dessus et d'assembler les deux bords a bords. Le premier essai est réalisé sur le caisson droit dont le panneau vertical avait déjà été remplacé et qui se trouve en relativement bon état, il est donc conservé solidaire de l'arrondi. Sur le caisson gauche, qui est toujours d'origine, les deux longueurs, verticale et horizontale sont comme du gruyère. Il faut les découper toutes les deux et ne conserver que l'angle arrondi. Les deux tôles qui ont servi aux expériences sont malheureusement irrécupérables. De nouvelles doivent être achetées pour refaire le second caisson. Cette fois le résultat est à la hauteur de leurs attentes.

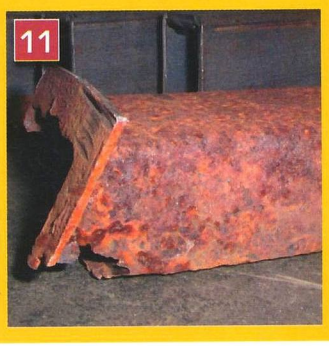
Le sablage

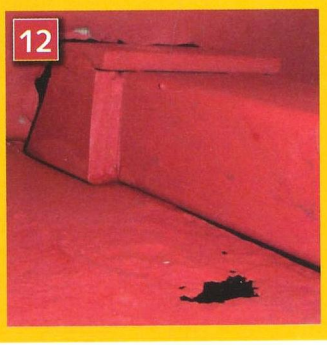
6 mai. Le temps qui sévit sur la Belgique depuis plusieurs semaines ne permet pas de prévoir la location d'une sableuse. Les petites pièces sont préparées à l'abri en attendant une météo plus clémente. Le travail ne manque toujours pas de toute façon : les tuyaux d'air sont nettoyés, vérifiés et gainés, les nips manquantes sont récupérées sur d'anciens tuyaux. Les deux prises de remorques et les feux sont préparés, l'interrupteur de black-out, les deux porte-jerrican ramenés de la bourse de Ciney sont terminés, les tubes de renfort des béquilles sont fabriqués. Le faisceau électrique qui fait 8 mètres de long est tressé et gainé.

Les portes arrière stockées au grenier sont descendues, celle de gauche est complète, mais sur celle de droite, le système de verrouillage a été supprimé. Il faut donc retrouver une poignée et un logement. Par chance, les deux tringles









1 – La seule pièce qui pourra être récupérée est le bouchon de vidange.

2 – Soudure du premier caisson pendant que le second est préparé.

3 – Deux longueurs de 2,5 m sont soudées. Seule l'extrémité est laissée brute. Elle sera terminée une fois le caisson soudé sur la citerne.

4 – Les petites pièces de la citerne sont apprêtées.

5 – La préparation des portes et de leur système de verrouillage.

6 – Les flancs du passage supérieur sont préparés pour recevoir une nouvelle tôle. Les tubes carrés d'évacuation d'eau complètement pourris seront également remplacés.

7 – Le côté avant gauche, complètement tordu. Vu l'épaisseur de la tôle, il n'est pas possible de la redresser et de plus de nombreux trous ont été refaits après guerre. Elle est découpée et une nouvelle tôle est soudée.

8 – Sablage de la remorque.1,5 tonnes de sable seront nécessaire pour l'ensemble.

9 – Pas très évident aussi de sablé le dessous.

10 – Les premières couches de mastics sont posées après le sablage pour cacher les dernières rondeurs disgracieuses

11 – Les six tubes d'évacuation d'eau du plancher supérieur complètement rongés par la rouille sont entièrement refaits

12 – Un des tubes prêts à être soudé. La partie supérieure est renforcée pour avoir plus de matière à souder sur la vieille tôle.

de verrouillage ont été retrouvées dans le tas de crasses qui se trouvait dans le caisson arrière ! Le logement est fabriqué par emboutissage à la presse d'une pièce prédécoupée. Par hasard, la poignée est trouvée chez un ami qui restaure un Pacific M26 et dont un caisson inutilisé possède le même mode d'ouverture. Sur la citerne, les flancs du chemin supérieur sont découpés et sont préparés pour recevoir la nouvelle tôle. Les tubes carrés d'évacuation d'eau, complètement pourris sont également refaits. Il y en a trois de chaque côté du chemin. Le fonds du compartiment arrière qui est composé d'une tôle recouverte d'un plancher en bois est complètement pourri. Il est entièrement refait.

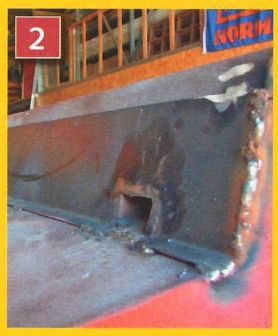
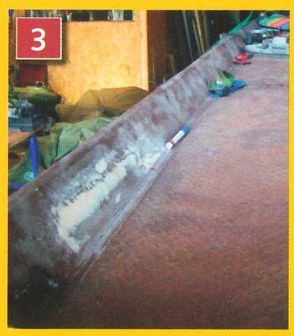
26 mai. Une sableuse est louée. Une tonne et demi de quartz va être nécessaire pour mener à bien le sablage complet de la citerne et des gros éléments que sont les jantes, portes arrière, parechoc… Elle peut maintenant être rentrée à l'abri pour achever sa restauration. Les six tubes d'évacuation d'eau sont soudés à leur place. Les nouvelles tôles, préalablement découpées peuvent maintenant être soudées pour refermer la partie supérieure. L'intérieur du chemin supérieur est également réparé pour colmater tous les petits trous afin que l'eau s'écoule exclusivement par les six tubes et ne provoque plus de rouille. Il leur faut au total plus d'une journée de travail pour restaurer l'ensemble !

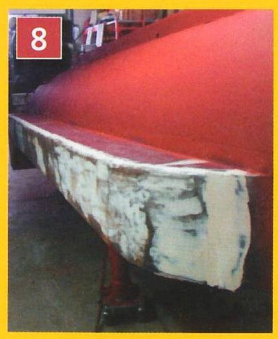
Le lendemain tout le bas de la remorque est enfin mis en peinture. L' « upper fifth wheel » est remontée afin de pouvoir déplacer l'ensemble facilement.

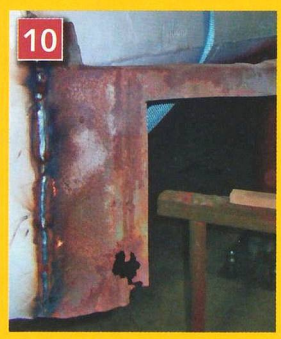
Début juin. La restauration des caissons avance à grands pas. Comme nous l'avons vu, le caisson droit a été reconstruit sur base du panneau vertical et de l'angle existants sur lesquels a été soudé le panneau horizontal. Il est présenté et ressoudé à la citerne comme avant son découpage. L'avant est maintenant prêt à recevoir la petite tôle qui fermera le caisson. Le caisson gauche est entamé par la mise en place de l'angle qui est la seule partie récupérée. Les deux nouvelles tôles sont ajustées sur celui-ci et soudées à la citerne. La citerne reçoit une seconde couche d'anti-rouille puis les fonds sont réalisés. La première couche de mastic peut être appliquée. Six couches de mastic vont être nécessaires pour obtenir un fini acceptable.

Les roues

Officiellement, la remorque est d'origine équipée de roues de marque Budd en 9.00 X 20. Bien évidemment, avec le temps des échanges ont eu lieu et en sablant les cerceaux de fixation un beau marquage Firestone est





1 – Un numéro de série retrouvé sur l'arrière de la citerne.

2 – Les tôles sont ajustées et pointées sur le dessus. Le dessous, comme à l'origine, est soudé sur la citerne par cordons.

3 – L'intérieur du chemin supérieur également réparé. Le but est de colmater tous les petits trous afin que l'eau s'écoule exclusivement par les six tubes et ne provoque plus de rouille.

4 – La partie supérieure en cours de finition

5 et 6 – Mise en peinture avec un surfacer à deux composants.

7 – Le caisson droit reconstruit sur base du panneau vertical et de l'angle sur lequel est soudé le panneau horizontal. Il est présenté et ressoudé à la citerne comme avant son découpage.

8 – La citerne a reçu une seconde couche d'antirouille. La partie supérieure du caisson est maintenant refermée et la première couche de mastic appliqué.

9 – La partie avant du caisson est plus étroite et nécessite un travail plus important.

10 – La partie verticale du caisson est en place.

11 – Le fond du caisson est déjà reconstruit et la trappe retrouve sa place.

12 – L'arrière commence à retrouver sa configuration originale.

13 – Le mécanisme de fermeture de la porte arrière gauche dans son logement. Celui de la porte droite. Manquant est fabriqué. Il reste à retrouver une nouvelle poignée

apparu. Un autre marquage, GoodYear, est lui retrouvé sur une autre jante lors de la mise en peinture. Il est très bien conservé, car la jante n'a pas souffert de la rouille,

La dernière ligne droite

13 juin. La course contre la montre est lancée. Comme l'année dernière avec leur tracteur White, ils entament un compte à rebours avec la date butoir du 22 juin et leur départ pour la base de Florennes, il reste 8 jours !Une première couche de peinture kaki est appliquée. Les angles des caissons qui ne sont pas terminés ne peuvent être peints en même temps. Les portes arrière sont remontées. Deux jantes sont terminées et prêtes à être conduites pour être rechaussées avec de bons pneus.

14 juin. Les caissons sont à nouveau mastiqués en début de journée et sont poncés. L'essieu restauré en mars est ressorti. L'arrière de la remorque est levé, il suffit de centrer les ressorts de suspension, de lever les balanciers et de repositionner les axes et les silent blocks puis glisser la vis qui bloque l'autre extrémité du ressort. Les roues définitives ne sont pas encore remontées, elle est donc équipée provisoirement de deux roues montées en 11.00 X 20 au lieu des 9.00 X 20 d'origine.

15 juin. Toujours des séances de masticage et de ponçage, les roues montées avec les nouveaux pneus sont enfin prêtes et installées.

16 juin. La journée est consacrée au remontage des petits accessoires. La dernière couche d'antirouille est appliquée sur les caissons et quelques dernières imperfections sont de nouveau mastiquées et poncées. Les mains d'accouplement arrière sont remontées, les tuyaux d'air sont installés. Les catadioptres sur les trappes, les feux plaqués sur la tôle, l'interrupteur de black-out sous le feu droit et la prise de remorque dans le pare-chocs retrouvent leur place d'origine. Sur l'avant, les deux mains de frein et la prise de remorque sont remises en place.

17 juin. La remorque est pratiquement terminée. Il faut encore tester tout le système électrique et régler les freins. Le plancher en bois du compartiment arrière doit encore être peint et remonté. En fin d'après-midi, la remorque est attelée pour sa première balade. Le lendemain, la dernière couche de peinture est appliquée.

Les marquages

Ils sont réalisés le 20 juin. La première sortie est prévue pour le meeting aérien de Florennes les 23 et 24 juin.

GBM n°102

LE magazine dédié à l'armée française des deux Guerres Mondiales

UNE DOCUMENTATION *INÉDITE*
D'UNE RICHESSE EXCEPTIONNELLE :
Plans constructeurs, profils en couleur, photos d'époque, immatriculations..

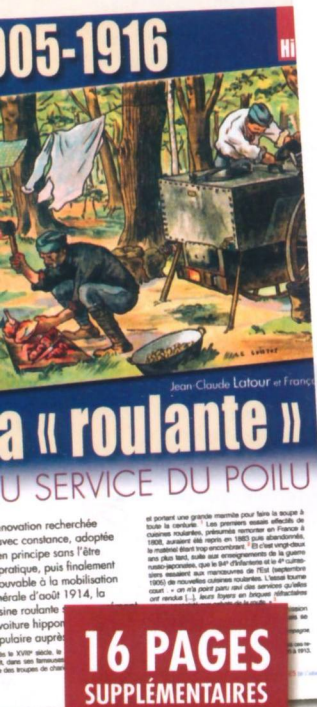
Retrouvez dans GBM
(Histoire de Guerre, Blindés & Matériel) :

CHARS, VÉHICULES BLINDÉS, MATÉRIEL ROULANT, CANONS ET ARMEMENTS, MATÉRIEL RADIO,

de l'armée française, parfaitement situés dans leur contexte d'organisation et d'emploi, avec détail des dotations.

Et tous les RÉCITS DE COMBAT de la guerre des moteurs à la française

BON DE COMMANDE PAGE 82



16 PAGES SUPPLÉMENTAIRES

12,50€

En maisons de presse
www.histoireetcollections.com

AU SOMMAIRE DU NUMÉRO 102

- *Terrain et opérations :* le 27e BCC
- *Matériel :* les chars équipés contre les mines
- *Hippomobile :* 1905-1916, la «roulante» du poilu
- *Profils :* les voitures blindées Citroën P 26 et P 104
- *Motorisation :* le tout premier escadron moto
- *Transmission :* la TSF pour char
- *Industrie :* char FT, la révolution de la tourelle
- *Anti-char :* canons de 25, le bilan

LES PETITES ANNONCES de TANK & MILITARY VEHICLES avec MILJEEP.COM

VENTES-ÉCHANGES

VÉHICULES

● V. Jeep de mon fils, M 201 Hotchkiss 1963, très bon état, Ct à jour, vierge, CGC, bâche et sièges en toile, portes et cotés, antenne, extincteur, roule toute distance. Photos sur demande avec votre mail et tél. fixe. 14 000 € Prix ferme. roulemapoule14@aol.com

● V. Chevrolet Celette avec carte grise. 4000 € A débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

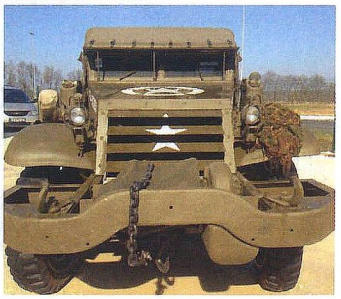
● V. Pur jus US WW II avec plaque et tourets, photos sur demande avec votre n° de tél. fixe. 600 € Prix ferme. cestfouca02@aol.com

● V. Peugeot P4 ex. armée camo. Parfait état carrosserie. Mécanique révisée, capotage complet quasi neuf. Rare dans cet état. Véhicule vendu révisé et passe au ct. 9000 €. Tél. : 06 81 01 44 92.

● V. Jeep Hotchkiss 106SR, porte canon, état irréprochable. Complète avec son canon sans recul et tous ces accessoires. Moteur neuf, restaurée de A à Z. Véhicule rare et exceptionnel 16 500 €. TTC. Tél.: 06 81 01 44 92.

● V. Half Track white M3 restauré parfait état mécanique et carrosserie. Pneus, sellerie, bâche neuve, nombreux accessoires. 42 000 € TTC. Carte grise ok. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. Half Track white M3 restauré parfait état mécanique et carrosserie. Pneus, sellerie, bâche neuve, nombreux accessoires. 42 000 € TTC. Carte grise ok. Tél. : 06.81.01.44.92.



● V. Jeep M 201 de 1962, vendue avec bâche, lot de bord. B.E. Dort au garage. 9 000 € .A débattre. Tél.: 06.52.98.26.77. cruaultp@yahoo.fr

● V. M 201 Hotchkiss 1963, roule tous les jours, très bon état, carte grise collection, ct d'octobre donc à repassé. 11 500 € Prix ferme. roulemapoule14@aol.com

● V. Peugeot P4 ex. armée. Parfait état, carrosserie, peinture vert armée mat mécanique révisée. Capotage complet quasi neuf, rare dans cet état. Véhicule vendu révisé et passé au ct. 9 900 €. Tél. : 06 81 01 44 92.

● V. Peugeot P4 ex armée sable. Parfait état carrosserie. Peinture sable mat. Mécanique révisée. Capotage complet quasi neuf. Rare dans cet état. Véhicule vendu révisé et passé au ct. 9 900 €. Tél. : 06 81 01 44 92.

● V. Jeep en très bon état avec carte grise autre photo sur demande. 10 000 €.A débattre. Tél. : 00.32.475.80.26. rudi-goossens@skynet.be

● V. vendu avec lot bord, extincteur, dé contaminateur. Bon état. CG collection. CT OK. 000 €. A débattre. Tél. : 06.52.98.26.77. cruaultp@yahoo.fr

● V. FV 432 MK2 bon état, 14.000 €. Livraison possible. Tél. : 06 33 42 58 13.

● V. Dodge WC 51 de 1944 avec treuil Entièrement restauré entre autre : 4 pneus neufs, cylindres de roues et maitre cylindre neuf avec liquide de frein à la silicone, garnitures de mâchoires de freins neuves tambours rectifiés, batterie et bougies neuves, etc. 8 500 €. Contact (que si vous êtes réellement intéressé, merci). Uniquement par téléphone. 8 500 €. A débattre. Tél. : 06.18.93.44.72. tcarle33@orange.fr

● V. Dodge WC 63 avec M50, restauré, état neuf. L'affût n'est pas dissociable !!! 15 000 €. A débattre. Tél. : 06.25.94.45.71. arnold-28@hotmail.fr

● V. Jeep Ford N° série 195059 12Volts ex pompier caisse Hotchkiss. Prévoir travaux de carrosserie, moteur tournant à repasser aux contrôles. 10 000 €. A débattre. Tél. : 06 19 73 20 51. rom4528@hotmail.fr

● V.OT 90, véhicule en parfait état de marche, complet, radio, optiques.. documents français. 18.500 €. Livraison possible. Tél. : 06 33 42 58.13.

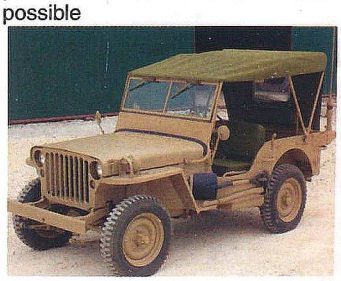
● V. très belle jeep Hotchkiss M201 24V couleur sable restauré en 2005. Carrosserie et mécanique impeccable nombreuses pièces neuves, lot bord complet céder avec nb pièces (jeu pneu Kleber AF, allumeur, carbu. solex; armature siège, câble allumeur, bougie,...) parcours TT distances. 10 000 €.Prix ferme. radielec@gmail.com

Tractez en sécurité
100 4x4 à choisir
Chez 4x4 Edouin
à votre service à Bernay 27300
depuis 1977
Vues du stock :
www.4x4edouin.com
02 32 46 23 59
ACHETONS 4X4

● E. Échange ou vend un Iltis Bombardier, état d'usage, roule tous les jours deux jeux de roues TT, lot de bord complet, 118 000 kms, CGN, prise de remorque civile en 24Volts. À Voir dans le 95 sur RDV. Pour l'échange, toutes propositions de 4X4 plus récent en bon état bienvenues, photos possibles. Légats fou@aol.com

● V. Jeep Hotchkiss M201 reconditionnée. 1er modèle1958 12v. Mécanique révisée, sellerie, bâche, peinture, freinage neufs. Part par la route. 5 pneumatiques military neufs. Contrôle technique ok. 14 900 €. Tél. : 06 81 01 44 92.

● V. Jeep Hotchkiss M201 24v sable, ex armée française. Mécanique révisée, sellerie bâche freins, pneus neufs. Carte grise 4 places. Contrôle technique ok. Nombreuses pièces neuves. Part par la route. 14 900 €. Tél. : 06 81 01 44 92. Disponible immédiatement. Livraison possible



● V. GMC CCKW 353, parfait état. Mécanique et carrosserie. Capotage complet neuf, carte grise ok, freins ok. Pneus military. 9 500 €. Tél. :06.81.01.44.92

● E. une très belle M 201 américanisée et bourrée d'accessoires contre un Pinzgauer 6X6 en excellent état, bâché ou tôlé ou Wrangler, photos de ma jeep dès réception des vôtres. Vente possible pour 14 000 €. Prix ferme. roulemapoule14@aol.com

WWW.MILITARY-STENCILS.COM
Spécialiste en marquage WWII

US-GB-F-CANADIEN-ALLEMAND
MATÉRIEL & CAISSES DIVERSES

Route des Ardennes, 54 - B4920 Aywaille Belgique tél.: + 32 (0)4 384 54 31
aqualia.winkin@skynet.be

● V.Half Track White M3. Restauration à prévoir. Mécanique complète. 10 000 €. Tél. : 06.81.01.44.92

● V. Gmc Cckw 353 Close Cab. Cabine trou d'homme. Carrosserie très saine. Bonne Mécanique. Pneus Military. 7 900 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. Jeep Hotchkiss M201 Camo Ex Armée. Carrosserie Saine. Mécanique OK freinage NEUF. Véhicule d'origine jamais restauré. Pneumatiques Kleber 650x16 trt. Papiers OK et Contrôle technique OK. 12 500 €. Tél. : 06 81 01 44 92.

● V. RARE Jeep Willys MB de Janvier 1945. Plaques boite a gants et châssis OK. Serial Number 403324. Caisse Chassis Moteur WILLYS. 5 Jantes de Combats. Carte grise OK. Contrôle Technique OK. Parfait état. Peinture sellerie bâche freins pneus NEUFS.14900€. INFOS, Tél. : 06 81 01 44 92.

● V. Jeep Hotchkiss M201 De Reserve Rare. Une des dernières Jeep sortie de L'Armée. Moteur encore sous Paraffine. Fonctionne a Merveille. Carrosserie Parfaite. Toute d'origine pas touchée. Carte grise et CT ok. Pneumatiques KLEBER 650X16TRT. 14 500 €. Tél. : 06 81 01 44 92.

● V. Jeep Hotchkiss m201 ex armée. Rare dans cet état jamais restaurée. Freinage NEUF. Fonctionne parfaitement. Contrôle technique ok. Papiers OK. 12 500 €. Tél. : 06 81 01 44 92.

● V. Jeep Ford GPW. Très nombreuses pièces Ford. Plaques d'origines, jamais restaurée, marquages d'origines. Véhicule exceptionnel. Carte grise ok. Infos et prix sur demande. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. Harley Davidson 1942, restauration complète, nombreuses pièces origine, pneus neufs. INDIANCARS. Tél. : +33 (0)1.30.05.04.12.

● V. M201, 24Volts, marquages US complet, pneus military, jantes de combat, sellerie et capote toile US, lot de bord, compteur US, porte fusil, panier arrière. Superbe état. 17 900 €. INDIANCARS. Tél. : +33 (0)1.30.05.04.12.

● V. Ford GPW 02/1942 n° de série 1997, châssis Willys d'origine, datas plates origine, caisse Ford script early, complète, moteur refait. Très belle base de restauration sur véhicule très rare. 16 900. €. INDIANCARS. Tél. : +33 (0)1.30.05.04.12.

● V. GMC Amphibie DUCK 1944Vendu en l'état à restaurer entièrement, rénovation totale de la coque à prévoir. Complet d'origine 8.500 €. Lys tout terrain, Lystt@wanadoo.fr. Tél. : 03.21.38.57.01.

● V. Jeep M201 à restaurer. En l'état, moteur non bloqué. 5.000 €. Lys tout terrain, Lystt@wanadoo.fr. Tél. : 03.21.38.57.01.

● V. REO 6x6 M49A1, 1964 citerne carburant. Très bon état tournant. 6.000 €. Lys tout terrain, Lystt@wanadoo.fr. Tél. : 03.21.38.57.01.

● V. Dodge WC51 de 1943. Très bon état, roulant toutes les distances. Bâche worthing. Vendu avec ses accessoires. 10 000 €. Visible sur le site : www.fleetmasters.be ou par tél. : +32 (0) 484.680.001 ou info@fleetmasters.be

LES PETITES ANNONCES de TANK & MILITARY VEHICLES avec MILJEEP.COM

● V. mano essence français. Photo sur demande. 20 €. A débattre. oiseaubleu74@hotmail.fr

● V. bloc veilleuse ampoule BO arrière en 12Volts US port en plus. 10 € ferme. pouliquen.t@wanadoo.fr

● V. coffret douilles poids lourd cote US série mammouth neuve de stock Farmoute USA rallonges, cliquet, Coffret US neuf. 500 €. A débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. 2 portières pour Jeep MB de chez John and Mary. Excellent état général Photos sur demande. 110 € Prix ferme. jmicklean@gmail.com

● V. prévoir port en supplément 2 amortisseurs ar GPW 260 € pompe à eau GPW 90 € pipe échappement GPW 200 € culasse GPW 50 € Vis culasse GPW 8 €/pièce carter huile 20 € carter chaine distribution 15€ cerclage jante 5 € mano temp stewart warner nos 150 € mano oil stewart warner 90 € mano fuel stewart warner 90 € mano ampère stewart warner 120 € compteur vitesse us 50 € à restaurer calandre Willys sablé en bonne état 40 € mâchoire frein GPW (sans garniture) 12 € 2 pédales frein et embrayage GPW 20 €/2 support roue de secours GPW 70 € fitrrette GPW 130€ maitre cylindre us original (Corps fonte) 25 € pompe a eau, e poulie+ hélice M201 50 € prise élec. bakélite pour remorque neuve 5 € bobine us original 6V autolite 100 € bride GPW maintien colonne direction 10 € Volant moteur GPW 50 € cloche embrayage GPW 75€. 200 € A débattre. jean-parker@hotmail.fr

● V. armature siège pilote Jeep Willys, produit de qualité exclusif JEEPEST, quantité disponible. Prix 95 € HT. Tél. : 03 29 89 03 03 ou WWW.JEEPEST.COM

● V. deux jantes de combat en bonne état a prendre sur place. 160€. A débattre. Tél. : 06.18.30.71.91. patrick-oursaire@orange.fr

● V. Bag tool 41 8 10 -clé à molette Ford - clé cliquet Ford - pince Ford - 2 tournevis Ford - clé plate Ford - clé plate GPW - clé à œil Ford - clé démonte roue Ford 69AB 17035AA clé moyeux Ford GPW -2 tournevis U.S. Prix 250 €, possibilité photo. Possibilité colissimo. 250 € A débattre. Tél. : 03.86.32.42.47. joelcheval@orange.fr

● V. Collier de frein à main Willys NOS marquage présent jamais monté garniture neuve d'origine. Port en plus. 40 € ferme. pouliquen.t@wanadoo.fr

● V. bouchon réservoir essence bonne état prix port inclus. 20 € ferme pouliquen.t@wanadoo.fr

● V. Dossier et coussin toile, à ressorts pour banquette arrière jeep. 50 € ferme. Tél. : 03.29.32.44.25. jean-paul.peche@wanadoo.fr

● V. Pont avant jeep Ford, différentiel très bon état, Garnitures freins et cylindres à remplacer. 400 €. Ferme. Tél. : 03.29.32.44.25. jean-paul.peche@wanadoo.fr

● V. PORTES et COTES PVC pour JEEP M201, seulement ceux en bon état, simplement à choisir, et pour le reste, je donne pour pièces, 10 € la porte ou le côté. 10 € à débattre. Tél. : 03.29.32.44.25. jean-paul.peche@wanadoo.fr

● V. BJR je vends un corps vide de pont avant FORD TYPE EARLY, en TB état, sablé et apprêté. 300 € CDLT. 300 € à débattre. dfanet@wanadoo.fr

RENOV'
POMPES A EAU
Réparation de tous types de pompes à eau moteurs
Pompes à eau de mer, pompes à turbine, ...
Contact :
Tél./ Fax : 03.23.82.77.94 Portable : 06.22.82.79.62
E-mail : david.anseeuw@sfr.fr
2 chemin de la carrière Sylvain - la poterie - 02210 Coincy

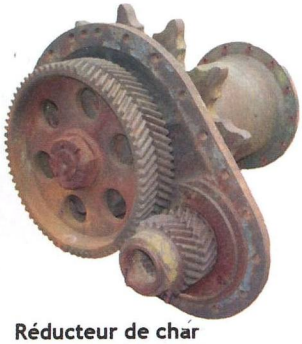
● V. Excellent état, pas d'expédition, photo sur demande. 100 €. Prix ferme. roulemapoule14@aol.com

● V. bon état d'usage, manque l'ampoule du feu, origine allemande, colissimo inclus dans le prix, photo sur demande. 400 €. Prix ferme. roulemapoule14@aol.com

● V. Portes et cotés toile comme neuf. Possibilité photos. 150 €. A débattre. Tél. : 01.39.55.20.87. joelcheval@orange.fr

● V. Coffret douilles poids lourd cote US. 300 €. A débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. Pont avant complet avec barres de direction + Pont AR. Vide Possibilité photos. A prendre sur place. 500 €. A débattre. Tél. : 03.86.32.42.47. joelcheval@orange.fr



Réducteur de char
SHERMAN 1000€ HT

WWW.JEEP-DODGE-GMC.COM

SURPLUS MILITAIRES ET INDUSTRIELS

Bloc moteur pour
SHERMAN 400€ HT

Interrupteur de radio
15€ HT

SMI D1092-La Gare
38840 - La Sône

E-mail : contact@jeep-dodge-gmc.com

Tél:+33 (0) 476 644 356
Fax: +33 (0) 476 644 455

cp marine et galva longueur de 2.50 utiles. Photos de ma remorque dès réception des vôtres. A débattre. Legasfou@aol.com

● E. échange remorque Hotchkiss contre caisse de jeep Willys ou MB modèle et année indifférent dans un état acceptable. Tél. : 06.60.81.22.66. frederic.perche2@aliceadsl.fr

● V. remorque US bonne base a finir de restaurer a prendre dans l'état anneau droit. 500 € A débattre. Tél. : 06.85.12.59.66. patrick-oursaire@orange.fr

● V. Remorque Jeep 1/4 T US à partir de 600 € en l'état. Bon état de 750 à 850 €. Lys tout terrain, Lystt@wanadoo.fr. Tél. : 03.21.38.57.01.

● V. remorque munition M10 ABL, 1960, modèle copié sur le modèle US de 1944 idéal pour M8/HALF TRACK. 500 € en l'état, peinture à prévoir. Lys tout terrain, Lystt@wanadoo.fr. Tél. :03.21.38.57.01.

PIECES DETACHEES

● E. compteur vitesse early (aiguille longue) contre compteur standard (aiguille courte). A débattre. Tél. : 06.38.82.11.99. pat.chapron@orange.fr

● E. échange : Sparton Filterette F Boc moteur (voir moteur) F Sièges F contre Arceau F (pas de copie) faites vos propositions, merci. Tél. : 06.73.72.61.28. tar.thierry@gmail.com

● E. un arceau estampillé wof (origine) contre arceau F (pas de copie)+ soulte. Tél. : 06.73.72.61.28. tar.thierry@gmail.com

● V. radiateur Jeep Willys, produit de qualité exclusif JEEPEST, capacité refroidissement identique origine en cuivre. Quantité disponible. Prix 320 € HT. WWW.JEEPEST.COM ou Tél. : 03 29 89 03 03.

● E. échange (uniquement) les pièces Ford suivantes que j ai en double: Carter de soupapes early, Jauge d'huile VEP, Plaque de regard maitre cylindre, Support filtre à air droit, Support filtre à air gauche, Levier de vitesse, Levier boite de transfert (droit), Frein a main complet 1er modèle (tambour), Sangle de réservoir longue, Lame arrière, Couvercle de boîtier de direction, Direction complète, Capot moteur, Coque de phare, Coulisseau d'arceau, Poignée droite, Ampèremètre, Couvercle de coffre a outils, Corne d'air du filtre a air au carburateur, Câble d embrayage (fourchette), Levier double sur pont avant, Black out calandre, Support de maitre cylindre, Axes pédalier dans châssis contre celle qui me manquent que j achète ou échange: Pare-choc avant, Interrupteur de démarrage à clé, Plaque indication type de cardan sur pont avant, Plaque protection de conduite d'essence / allumeur, Plaque de protection maitre cylindre de frein, Rétroviseur, Câble d'embrayage, Câble tendeur moteur, Cartouche BO aile, Lames de ressort avant (8 lames), Fixation cadre de batterie, Carter d'huile moteur, Cadre supérieur de batterie, Fixation arbre de transmission sur frein a main, Catadioptres, Contacteur de démarreur au pied, Inverseur code phare Bouchon de radiateur, Pompe a essence, Coude conduite essence, Bride de lames de suspension, Plaque étrier & amortisseur arrière droite, Plaque étrier & amortisseur arrière gauche, Plaque étrier & amortisseur avant droite, Support pliant de hache, Manomètre température d'eau Stewart Warner ou King Seeley, Bras Pitman sur colonne de direction. Tél. : 06.80.42.56.77. bestofnico@yahoo.fr

● E. échange 2 coulisseaux arceaux wof (origine) contre 2 coulisseaux estampillés du F (pas de copie)+ soulte. Tél. : 06.73.72.61.28. tar.thierry@gmail.com

● E. échange un support de roue de secours Ford en bon état, bien marqué, deux points, contre le même mais en trois points. Tél. : 06.84.65.18.36. 11juillet@wanadoo.fr

● V. Bonjour, je propose un extincteur pour jeep US ou GB. Il est dans son jus avec sa plaque d'origine, fabriqué à Londres en 1938.Prévoir frais de port. Photos disponibles. 60 € Prix ferme. Tél.: 06.62.55.62.42. kersaintd622@yahoo.fr

● V. tube d'air sur culasse du filtre à air au carburateur. Excellent état, très bien marqué du F sur le plat du tube et «F» bâton sur le support. Non bosselé ni rouillé. Peinture à enlever. Photos complémentaires sur demande. 60 €. Prix ferme. jmicklean@gmail.com

● V. mano eau français. Photo sur demande. 20 €. A débattre. oiseaubleu74@hotmail.fr

● V. bâche plastique verte en bon état pour GMC. 100 €. A débattre. Tél. : 03.86.82.88.36. y.dolin@libertysurf.fr

● V. deux crochets avant pour GMC, bon état. 30 €. A débattre. Tél. : 03.86.82.88.36. y.dolin@libertysurf.fr

● V. un contacteur de marque Kent fabrication juste après guerre fabrication US port inclus. 35 €. Ferme. m.menard4@aliceadsl.fr

● V. Bonsoir, Si ça intéresse quelqu'un j'ai un profil de pare-brise intérieur avec sa charnière à vendre. (La partie supérieure du cadre intérieur) Il y a un du travail dessus.. (Soudure) mais c'est un original et pas une repro. N'hésitez pas à me contacter pour plus d'info. jackcpe@skynet.be

● V. feux kd151 pacifique. Remorque M17, etc. Feux de gabarie US orange et black out. 25 €. A débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. essuie glace trico ward diamond autocar neuf. 40 €. A débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. Pompe à essence reconstruite JEEP, 70 € HT - Tél. : 04.76.64.43.56, E-mail : contact@jeep-dodge-gmc.com. Site : www.jeep-dodge-gmc.com

● V. Pompe à eau reconstruite GMC, 150 € HT - Tél. : 04.76.64.43.56, E-mail : contact@jeep-dodge-gmc.com. Site : www.jeep-dodge-gmc.com

● V. Carburateur carter reconstruit DODGE, 370 € HT - Tél. : 04.76.64.43.56, E-mail : contact@jeep-dodge-gmc.com. Site : www.jeep-dodge-gmc.com

LES PETITES ANNONCES de TANK & MILITARY VEHICLES avec MILJEEP.COM

● V. 2 jantes de jeep CJ Bon État. 100 pour les deux à débattre. 100 € A débattre Tél. : hubnomade@gmail.com

● V. 2 coussins pour siège jeep 15 € / l'un. 15 € A débattre. maxdaumin@netcourrier.com

● V. Pour Rubicon 4 portes de 2010. Quatre ressorts, quatre amortos, servis 8000 kilomètres, 100 € plus frais de port. Pare-choc avant neuf avec AB, 100 € plus frais de port. 200 € ferme. Isabelle.viard74@orange.fr

● V. rouleau de scotch «TAPE» dans le lot de bord de tous les véhicules US et plus particulièrement la Jeep MB/ GPW, pour les puristes, quantité limitée. Prix 40 € HT. WWW.JEEPEST.COM ou tél. : 03 29 89 03 03.

● V. un collecteur d'admission Ford GPW port en sup merci. 90 € ferme. m.menard4@aliceadsl.fr

● V. jante combat et pneu Kleber quasi neuf (env. 500 kms) phot dispo, plusieurs de dispo. 140 € ferme m.menard4@aliceadsl.fr

● V. un crochet d attelage arrière bien marque «f» et en très bon état port en sup. 160 €. A débattre. m.menard4@aliceadsl.fr

● V. un crochet arrière bien marque «stl» en TBE port en sup photo dispo merci. 180 € ferme. m.menard4@aliceadsl.fr

● V. 4 pistons en 0,30 d'origine Ford GPW port en sup. 50 €. A débattre. m.menard4@aliceadsl.fr

● V. un tube d air de filtre a air Ford GPW en TBE bien marque GPW. 80 € ferme. m.menard4@aliceadsl.fr

● V. un jeu de plaque d'origine pour Ford GPW de 09 /44 merci photo dispo. 220 € ferme. m.menard4@aliceadsl.fr

SURPLUS

● V. reproduction inerte du colt 45 model 1911. Belle copie, comme neuf. Photo sur demande. 90 €. A débattre. Oiseaubleu74@hotmail.fr

● V. repro de qualité browning cal.50 100% acier : 727€ ht. Tél. : 04 90 39 56 27 - www.jeepsudest.com

● V. sten repro 100% acier, chargeur orig, mécanisme fonctionnel inerte ; crosse squelette: 179€ ttc. Tél. : 04 90 39 56 27 - www.jeepsudest.com

● V. sten repro 100% acier, chargeur orig, mécanisme fonctionnel inerte ; crosse en t : 179€ ttc. Tél. : 04 90 39 56 27 - www.jeepsudest.com

● V. sangle soa en lin type us indo. Prix : 40 € A débattre Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. Authentique, très belle veste, comme neuve, Jacquet field M.1943 Taille M-L pour 1m80-1m85- 80-90 kg. Possibilité photos, Possibilité colissimo. Prix : 120 €.A débattre. Tél. : 01.39.55.20.87. joelcheval@orange.fr

● V. Très grand filet de camouflage crevette 23M2 6,80 x 3,40. Quelques petits accrocs sans conséquences. Possibilité photos. 110 €. A débattre. Tél. : 01.39.55.20.87. joelcheval@orange.fr

● V. Lit Picot T B.E complet, toile datée du 29 06 1944 Possibilité photos. 55 € A débattre Tél.: 01.39.55.20.87. joelcheval@orange.fr

● V. Ceinturon Garand US, en bon état général, pas de pressions arrachées, ni de déchirures. Belle patine, marquages illisibles. 48 € plus port. Tél. : 06.83.24.53.10. arraco67@gmail.com

Fleet Masters
Votre spécialiste des véhicules
construits dans les années 1939-1945
Véhicules de l'US Army tels que
Jeep MB/GPW, GMC
Dodge, Staff Cars mais surtout les modèles les plus rares
SERVICES :
Les véhicules sont importés
par container des USA.
LE PRIX TOTAL COMPREND :
• Le véhicule
• Le transport inter-USA
vers le port de New York
• Le transport maritime
et le déchargement
• Le dédouanement et la TVA
• L'homologation du véhicule
Le contrôle technique ne sera pas compris dans ce prix
et fera l'objet d'un accord entre Fleemasters et vous,
suite à l'analyse technique du véhicule et son état général.
Pour de plus amples renseignements,
n'hésitez pas à nous contacter
FLEEMASTERS & Co scs
Chemin de la Bruyère, 34
1473 Glabais Belgium
Tél. : +32-475 85 90 80
+32-476 56 37 48
E-mail : info@fleetmasters.be
www.fleetmasters.be

RADIO MILITAIRE

● V. je vends un E/R ANGRC/9 complet pour usage véhicule : poste, support, alimentation, câblages, mike, hp, manip morse, antenne trois brins, MP 65, MP 50, pas d'expédition, à prendre en 95. Prix : 500 € Prix ferme. jeepek@aol.com

● V. Pur jus US, trop lourd pour être expédié, photos sur demande. Prix : 300 €. Prix ferme. kvot@aol.com

● V. antenne complète trois brins en fibre dans housse avec embase Bx 33, colissimo compris. 125 € Prix ferme. parparbirdiepar@aol.com

● V. Avec boite a pile (vide), antenne, combiné et brelage. Colissimo inclus. Prix : 350 € Prix ferme. kvot@aol.com

● V. Bonjour! Je vends un poste radio complet pour Jeep, à savoir : Embase antenne MP 48- poste radio complet avec combiné - support FT 250 et housse BG 153, le tout en original. Prix 500 €. A débattre Tél.: 02 43 94 03 14. pascal.ducatel@gmail.com

● V. radio militaire complète type anprc. Vendues avec 2 antennes, le poste, le boitier alim auto, le boitier piles, 1 haut parleur et 1 combiné, et le montage pour véhicule. Prix : 175€ A débattre Tél. : 04.67.57.41.83. ramonaremon@orange.fr

● V. Complet, poste, mounting, antennes, embase bx 33, mp 50, combine, hp et câbles, pas d'expédition. Prix : 500 €. Ferme. legasfou@aol.com

● V. angrc9 en très bon état de fonctionnement et de présentation avec son alimentation en état neuf véhicule et lot de fonctionnement hp micro casque vendu 500 € possibilité ampli am 66 en très bon état et son alim pour 650 € tout le lot est fonctionnel a 100 pour 100 vendu avec câbles et photocopie de doc utilisateur livraison a domicile possible suivant distance . Prix : 650€ Prix ferme Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

Pour passer votre petite annonce gratuitement,
RENDEZ-VOUS sur notre site :
annonces.histoireetcollections.com

POUR RESERVER VOTRE
ESPACE PUBLICITAIRE
N'HESITEZ PAS À CONTACTER :

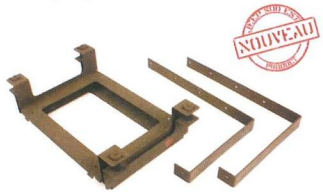
Séverine

Tél. : 01 40 21 17 99
E-MAIL : s.piffret@histecoll.com

5, avenue de la République
75 541 Paris Cedex 11

● V. kit caisse ar dodge 6x6 exclusif jeep sud est : 3100€. Tél. : 04 90 39 56 27 - www.jeepsudest.com

● V. kit mounting ft250 radio jeep : 145€ ht. Tél. : 04 90 39 56 27 - www.jeepsudest.com



● V. réservoir de Jeep numéro en relief sur le dessus : «MDA - 9002 - C». Très bon état. Etait en fonction il y a 2 ans. Photos sur demande. 120€. Prix ferme. jmicklean@gmail.com

● V. lanterne œil de chat. État correct. Photos sur demande. 40 € les 2. A débattre. oiseaubleu74@hotmail.fr

● V. vrai crochet d'attelage US Willys d'origine. Bonne état. Photos sur demande. 150 €. A débattre. oiseaubleu74@hotmail.fr

● V. Bon état sauf mika, pas d'expédition, photo sur demande. 60 € Prix ferme. roulemapoule14@aol.com

● V. Assise et dossier de siège jeep origine US avec crin et ressort Dossier légèrement taché par de la rouille. 50 €. A débattre. Tél.: 06.19.43.74.45. bernardlagrandeur@orange.fr

● V. Biellette d'accouplement pour carburateur carter de jeep Willys Ford M201. Pièce neuve de stock (NOS), bien marquée du C de carter. Encore dans sa graisse de stockage. 11 € PORT INCLUS. A débattre. Tél. : 06.83.24.53.10. arraco67@gmail.com

● V. Ampoule 6Volts GUIDE neuve de stock. 30 € + port. 30€ ferme. Tél. : 06.83.24.53.10. arraco67@gmail.com

● V. Extincteur pour véhicule militaire us. Très bon état général, belle plaque. A signaler: un léger enfoncement en bas sur le coté gauche. Ca ne se voit pas bien sur les photos, mais il est recouvert d'une légère couche de Vieille peinture kaki. 70 € + port. Ferme Tél. : 06.83.24.53.10. arraco67@gmail.com

● V. bâche en toile, OD foncée et bien grasse, il manque le rodhoid et 2 sangles, sinon le reste est en bon état, photo sur demande ou échange contre bâche de pare brise. 80 €. A débattre. scagnon@orange.fr

● V. deux jantes pour remorque Infanterie «Infanterieanhänger» IF8 Allemande BE, voir TBE prix pour le lot (pas de vente a l'unité) 300 € ferme. hubnomade@gmail.com

● V. petite sirène très puissante en 12Volts, corps plastique, à mettre dans le compartiment moteur, monte et descend doucement dans les tours, prix colissimo compris, photos sur demande. 135 €. Prix ferme. cestfouca02@aol.com

● V. couvercle coffre arrière Jeep Ford, embouti comme à l'origine, produit exclusif JEEPEST, disponible aussi en modèle Willys std. Prix 25 € HT. WWW.JEEPEST.COM ou tél. : 03 29 89 03 03. Photo 29

● V. Moyeu débrayable amv pour Jeep, infos et photos sur demande. 125 €. A débattre Tél. : 03.29.32.44.25. jean-paul.peche@wanadoo.fr

● V. av 2 feux av Willys nos complets avec 1 optique us l'autre black out. 200 €. A débattre. Tél. : 06.16.95.79.09 patrick.soupet@cegetel.net

● V. cradle cal 50 état impeccable avec ses goupilles et le support boite le tout original plus infos au 06.12.17.44.15. 400 €. A débattre. patricelaunay@live.fr

● V. prise de force pour boite de vitesse GMC. Bon état, à réviser. 50€. A débattre. Tél. : 03.86.82.88.36. y.dolin@libertysurf.fr

● V. Bloc moteur Ford GPW, embiellé. Numéro 85XXX. Culasse Ford. Cote 0,30. Bon état général. Pas de surprises de fissurations quelconques. Couleur d'origine. Photos et questions sur demande. 1 100 €. Prix ferme. jmicklean@gmail.com

● V. SAS pour tente modèle 54 neuf +Vélum d'occasion mais bon état. 100 €. A débattre. Tél. : 06.04.46.19.63. lajeepdu91@yahoo.fr

● V. démarreur 100 € - bobine allumage autolite originale (rare) 100 € - culasse 40 €. A débattre. jean-parker@hotmail.fr

● V. couvercle de coffre arrière US d'origine Ford. Photo sur demande. 30 €. A débattre. oiseaubleu74@hotmail.fr

● V. Bonjour, Je me sépare de mon dé contaminateur FyrFyter et de son support, fraichement restauré. Le déco à été repeint avec la teinte exacte (par comparaison avec un modèle existant), à été pourvu d'un label type (décalcomanie) tel qu'a l'origine et est fourni avec son support. Il est placé aléatoirement sur les jeeps avant 44 puis atterri sous la banquette passager. J'en voudrais 200 € FDP compris. (Ceci incluant, le déco, le support (45 €), la décalco, la peinture,...) Contact par Mail. 200 € Prix ferme. archi.leroy@gmail.com

● V. cale de capot + tresse. Comme neuve. Photos sur demande. 26 €. A débattre. oiseaubleu74@hotmail.fr

● V. vrai boite à gants US Willys d'origine avec trous de fixation des plaques. État correct. Photos sur demande. 25 €. A débattre. oiseaubleu74@hotmail.fr

● V. cale capot, sans tresse. Comme neuve. Photos sur demande. 18 €. A débattre. oiseaubleu74@hotmail.fr

● V. catadioptre US comme neuf. Photos sur demande. 10 €. A débattre. oiseaubleu74@hotmail.fr

● V. chaine pour remorque modèle français. 45 €. A débattre. oiseaubleu74@hotmail.fr

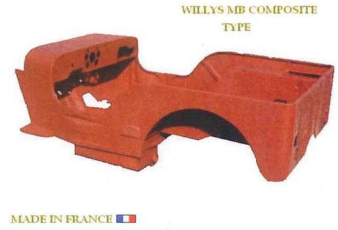
● V. black out US, complet. Photos sur demande. 60 €. A débattre. oiseaubleu74@hotmail.fr

● V. support dé contaminateur français. Photos sur demande. 32 €. A débattre. oiseaubleu74@hotmail.fr

● V. béquille remorque. Bonne état. Photos sur demande. 60 €. A débattre. oiseaubleu74@hotmail.fr

● V. Pompe à air «Ford» Possibilité photos Possibilité colissimo Prix 110 € port compris. Tél. : 03.86.32.42.47. joelcheval@orange.fr

● V. caisse Jeep «made in France», disponible Willys/Ford ou Hotchkiss. Acier de qualité et belle finition, disponible en grande quantité. WWW.JEEPEST.COMou tél. : 03 29 89 03 03.



● V. Trousse de 10 clés plates côtes U.S + 1 tournevis U.S. Possibilité photos Prix: 50 € port compris. Tél. : 03.86.32.42.47. joelcheval@orange.fr

● V. ROLL TOOL BG31 SIGNAL CORPS avec 7 clés plates côtes U.S - 2 clés à molette U.S - 2 tournevis U.S. Possibilité photos Prix 75€ port compris. Tél. : 03.86.32.42.47.joelcheval@orange.fr

● R. câble accord d'antenne reliant la BX 33 A au TRVP 213. mgimenez@sfr.fr

● R. phares pour Ford gpw. Faire offre. Merci. philippe.delineau@orange.fr

● R. RESSORTS à LAMES AVANT et ARRIERE NEUFS pour JEEP M201. Merci de faire offre. Tél.: 03.29.32.44.25. jean-paul.peche@wanadoo.fr

● R. pour ma Ford 42, 2 supports AV d'arceau de capote - 2 coulisseaux fonte d'arceau - arceau de capote - 3 tenons de capote sur pare-brise - banquette AR - support roue de secours 3 points le tout en Ford. Si vous avez en double, j'R. ou j'échange. Merci à tous. jmicklean@gmail.com

● R. des pièces suivantes: 2 pare choc AR 1 rétro complet 1 armature complète siège passager 1 armature complète siège AR Poignées AR de caisse DROITE ET GAUCHE Supports d'arceau AR droit et Gauche Support arceau AV droit et gauche. Tél. : 06.19.43.74.45. bernardlagrandeur@orange.fr

● R. pour ma slatgrill DOD 12/16/41, un capot early avec déflecteur d'air. De plus R. également toute pièces de Jeep Willys early, (comme déflecteur d'air pour ailes, moteur early etc.) Je vous répondrai au plus vite pour un achat éventuel. merci FH. Tél. : 06.86.63.17.29. minifred281288@hotmail.com

● R. une cloche d'embrayage adaptable pour monter un moteur Indenor avec la boite de ma Jeep I entraxe des trous de fixation est de 325mm. Merci de faire offre. Tél. : 06.62.71.82.48. garbotedomi@orange.fr

● R. une tige pour fixation du coude sur le filtre a aire AC faire offre avec photos fond du filtre a aire pas taraudé. Tél. : 06.86.47.19.04. Prix : 1€. francois.saint-maxent@wanadoo.fr

● R. 2 plaques d'origine (caution et front), en laiton, pour ma boîte à gants, à des prix «raisonnables», SVP. N'hésitez pas à me contactez si vous avez. Merci. jackcpe@skynet.be

● R. une patte de fixation (arrêt) de gaine de frein a main, ainsi qu'un boulon de verrouillage de pédale sur le bras, merci. Tél. : 06.38.82.11.99. pat.chapron@orange.fr

● R. mano hs, peu importe le modèle c'est pour récupérer un verre. Tél. : 06.38.82.11.99. pat.chapron@orange.fr

● R. Un filtre a aire AC d'origine ou NOS. Faire offre avec photos. francois.saint-maxent@wanadoo.fr

● R. bras Pittman Nos ou TBE GPW uniquement merci de faire offre. hubnomade@gmail.com

● R. plaque de protection maitre-cylindre (partie avec amiante pas celle de coté) GPW uniquement merci de faire offre hubnomade@gmail.com

● R. une boite de Willys MA, ou à défaut le carter seul. échange possible contre une boite de slat refaite à neuf, à valeur égale bien entendu. CDLT. sdfanet@wanadoo.fr

● R. pompe a essence neuve avec amorçage manuel ou kit complet. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● R. deux optiques de phares d'origine, neuf ou très bon état pour une Jeep M201. Merci pour vos propositions. Tél. : 06.70.11.70.90. lepat00@gmail.com

● R. culasse Jeep Willys dernier modèle ou culasse de groupe électrogène mais Willys uniquement. Merci. radjw3@gmail.com

● R. des portes arrières pour une Dodge WC 54 ambulance. Tél.: 04.17.97.44.09.55. athom8@datazug.ch

● R. un radiateur de WILLYS MA. Échange possible contre radiateur SLAT GRILL ORIGINE REFAIT A NEUF. CDLT. dfanet@wanadoo.fr

● R. un support tripod M31 pour Jeep. Merci. vvermorel@wanadoo.fr

● R. un trépied pour une browning cal 30. Complet et original. Tél.: 06.71.83.22.08. capitainespears@aol.com

● R. un affut d'origine M31 «d'origine» pas repro pour ma Jeep Willys «MB». Tél. : 06.72.72.60.42. Prix : 300€. thierry.porret@bbox.fr

● R. la vis de fixation du pivot de la béquille de remorque et son écrou. Merci pour vos réponses. herve_philippe@yahoo.fr

● R. un bloc moteur Ford, non fendu ou bidouillé m.menard4@aliceadsl.fr

● R. un châssis Ford gpw en bon état et pas tordu... avec les mains d'origine merci d'avance. alexisearlyFord@yahoo.fr

● R. rééditions des TM 10-1103(WILLYS MA),et TM-10-1186(MODELS MA AND MB AND MBT 1/4 TON TRAILER). CDLT. dfanet@wanadoo.fr

● R. Pour M201 AF : 2 ressorts arrière Origine AF Neufs 11 lames. Urgent, j'étudie toute proposition ... Surtout pas de refabrication actuelle ... J'ai déjà donné !!! lol Tél. : 06.78.07.89.32. v.riquet@gmail.com

● R. boitier connexion radio et déflecteur de capot Tél. : 06.38.82.11.99. pat.chapron@orange.fr

● R. régulateur paris-rhone YTF 219 12V 25A Merci C.L ncleserre@sfr.fr

Trucks & racks service
Une entreprise jeune et dynamique spécialisée dans le Weasel
Réfection complète de votre carrosserie !!!
Arceau en reproduction quantité limitée !!!
NOUVELLES CHENILLES ACIER POUR M29 WEASEL
Importateur exclusif pour Liberty Auto Restoration
Rue Brunehaut,179 - 7022 Mesvin - Belgique
Tel: 0032 (0) 475/28.39.54
E-mail: info@trucks-tracks-service.com
www.trucks-tracks-service.com

● R. toutes documentations concernant les Ford Mutt M15A2. Tél. : 06.80.56.05.36. Jeepman42@hotmail.fr

● R. 2 manuels techniques en originaux ou photocopies: - mat 3460 bis cat 8-886 - mat 3943. steam611@gmail.com

● R. un mano oïl et ful pour jeep Willys en occasion pas de repro. Merci. loiselric@orange.fr

● R. bloc moteur français nu cote cylindre 0,20 ou 0,30. Prix raisonnable. Étudie toutes propositions. Echange possible contre pièces d'origine Willys. Tél. : 02.33.50.19.78. daniel.truca@orange.fr

● R. pour Dodge WC 21 deux cercles pour roues de 7.50X16 en bon état. Tél. : 03.86.82.88.36. y.dolin@libertysurf.fr

● R. un volant GMC trois branches en bakélite noire. Tél. : 06.80.55.00.11. guy.schirmer@wanadoo.fr

● R. un support de roue 3 points de fixation. N'hésitez pas à me contacter si vous avez. Merci. jackcpe@skynet.be

● R. bloc moteur GPW non fendu (idéalement dans la série des 145000) prix raisonnable mais étudie toute proposition. hubnomade@gmail.com

● R. recherche tôle de protection du maitre cylindre pour GPW uniquement. Etudie toute proposition. hubnomade@gmail.com

● R. patte de support de calandre qui se trouve sur la traverse avant pour une GPW. Si par hasard une traverse est à vendre ou à «cannibaliser» merci par avance de toute information. hubnomade@gmail.com

● R. bâche hiver en vinyle kaki et banquette arrière en skaï (coussins de dossier et de siège) de jeep M201 d'origine. Neuf de stock armée française ou parfait état. Faire offre par email. devel.daniel@voila.fr

● R. une tige pour fixation du coude sur le filtre a aire AC. Faire offre avec photos. Fond du filtre à aire pas taraudé. Tél. : 06.86.47.19.04. francois.saint-maxent@wanadoo.fr

● R. 2 plaques d'origine (caution et front), en laiton, pour ma boîte à gants, à des prix «raisonnables», SVP. N'hésitez pas à me contactez si vous avez ? Merci. jackcpe@skynet.be

● R. une patte de fixation (arrêt) de gaine de frein a main, ainsi qu'un boulon de verrouillage de pédale sur

LES PETITES ANNONCES de TANK & MILITARY VEHICLES avec MILJEEP.COM

● V. original manuel daté de la seconde guerre mondiale édité en français pour les troupes françaises sur le fonctionnement et accessoires de la radio de la jeep prévoir port ou échange us. Prix : 20 € A débattre Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. téléphones de campagne ee8 en toile us army 2eme gm 30 € pièce. 30 € Prix ferme Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. AB 15 GR neuve jamais montée pour support mp 50. 15 €. Prix ferme Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. alim dy 88 en état proche du neuf avec toutes ses étiquettes vendu 200 €. Prix ferme Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. micro testé et en bon état 25 €. Prix ferme Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V.an grc9 en bon état de présentation et fonctionnement avec son capot vendu 200 € seul ou 250 € avec son micro son casque et son hp . Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. ampli am 66 pour an grc9 permet 100 watts de sortie en état neuf vendu 200 €. Prix ferme Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. Bag BG 56 A avec 5 antennes + les Haubans Possibilité photos Prix 65€. Prix ferme Tél. : 03.86.32.42.47. joelcheval@orange.fr

● V. 3 drapeaux T.B.E. : Red -Orange- Green Marquage sur manche: MC 270 Possibilité photos. Prix 45 € possibilité colissimo. Tél. : 03.86.32.42.47. joelcheval@orange.fr

● V. Housse BG108 pour porte antenne MP50 possibilité photos Prix 35 € port compris. Tél. : 03.86.32.42.47. joelcheval@orange.fr

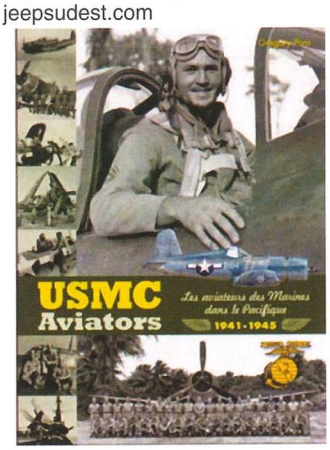
● V. trois premiers brins d'antenne pour une Mp 48 ou Ohio Brass, état d'usage, colissimo inclus. 55 € A débattre. Cestfouca02@aol.com

DOCUMENTATION

● V. vends manuel operateur sur radio TRPP 15 A en bon état vendu 5 € frais de port inclus. Prix : 5 €. Prix ferme Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. guide operateur de l angrc 3 a 8 en très bon état référence militaire MAT 6090 ou TRS 2216 vendu 5 € frais de port inclus. Prix : 5 € Prix ferme Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. nouveau livre: les aviateurs des marines dans le pacifique: 39,90€. Tél. : 04 90 39 56 27 - www.jeepsudest.com



● V. guide operateur de l AN/VRC 9-10 en très bon état référence militaire MAT 6094 vendu 5 € frais de port inclus. Prix : 5 € Prix ferme Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. manuel des unités automobile de transport référence militaire TRN 103 vendu 8 € frais de port inclus. Prix : 8 €. Prix ferme Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. manuel pistolet mitrailleur PM MAT 49 en bon état référence militaire MAT 1021 vendu 5 € frais de port inclus. Prix : 5 € Prix ferme Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. doc boussole anglaise MK1 vends doc boussole anglaise MK1 référence militaire MAT 1884 en bon état vendu 5 € frais de port inclus. Prix : 5 € Prix ferme Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. manuel en bon état radio AN vrc 16 à 18 références militaire TRS 2233 vendu 5 € frais de port inclus. Prix : 5 €. Prix ferme. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. manuel en bon état de radio AN VRC 8 à 10 références militaire TRS 2234 vendu 5 € frais de port inclus. Prix : 5 € Prix ferme Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. part list de 1964 pour Jeep Wagoneer, Panel Delivery, Galadiator Truck Manuel original de 1964, 305 pages en anglais. 110 € port compris contact uniquement par téléphone au: 06.65.18.41.96. Prix : 110 € Prix ferme. spoutnik1973@gmail.com

● V. manuel opérateur radio en bon état référence militaire MAT 6076 ou TRS 2100 vendu 5 € frais de port inclus. Prix : 5 € Prix ferme Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. manuel instruction sur la conduites des véhicules militaires et la formation des conducteurs ; référence militaire TTA 303 en bon état vendu 8 €. Prix ferme Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

RECHERCHE

VEHICULES

● R. jeep early a restaurer ou restauré. nfpcor@laposte.net

● R. une Jeep Willys MA. Faire offre sérieuse avec photo. jeellys@orange.fr

● R. Jeep (MB, GPW ou M201) pour moi, à restaurer, roulant avec Carte Grise Normal. enrique.garcia-rubio@sfr.fr

● R. un Weasel M29 à restaurer ou en état correct. Tél. : 06.74.50.85.55. vincentto@orange.fr

● R. une Vespa militaire de type T.A.P de 1956 ou 1959. Tout état accepté complète ou épave, même que pièces, également je recherche les manuels militaires concernant ce type de véhicule. Contactez-moi au 00.32 60.41.26.72 ou baillydid@hotmail.com

● R. Harley wla wlc. Etudie toutes propositions. angelinicolas17@yahoo.fr

● R. une jeep JH101 a restaurer faire offre chiffrer. chevir@live.fr

MATERIELS DIVERS

● R. un canon US 37mm original ou copie ou plan avec cote pour en fabriquer un. jeellys@orange.fr

● R. association achète original ou copie de canon 37mm ou ensemble sans canon (on en possède un) faire proposition avec photo. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

PIECES DETACHEES

● R. un châssis de jeep (M201, ou MB) possédant ses ponts.si possible région Est. Voir une jeep pour pièces. Merci de faire offre. chevir@live.fr

● R. quatre pneus 900x13+ chambres. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● R. à acheter un support latéral pour jeep (qui se monte côté passager le long de la caisse au dessus du marche pied) de type modèle 53 ou F1. Faire offre. Tél. : 06.73.94.63.78. militaire22@hotmail.com

JEEPSUDEST.COM

NOUVEAU

Notre Boutique en ligne

JEEPSUDEST.COM
IMPORT - EXPORT
TOUS LES NOUVEAUX ARRIVAGES JEEP SUD-EST
LA FORMULE DE JEEP SUD-EST : COMPRENDRE, CONSEILLER, CONSTRUIRE
LIVRAISON & PAIEMENT SÉCURISÉ
OUVERTURE DU MAGASIN
INSCRIPTION À LA NEWSLETTER
LE SPÉCIALISTE DU VÉHICULE, DE LA PIÈCE DÉTACHÉE ET DU MATÉRIEL INDUSTRIEL MILITAIRE

Les Avantages Jeep Sud-Est

Notre boutique en ligne vous offre divers avantages tels que :

- Une utilisation simplifiée
- Des informations sur les prix
- Des offres promotionnelles régulières
- Une visualisation des disponibilités en temps réel
- La possibilité de commander 24h/24h
- Une infoline sans attente
- Des conseillers qualifiés pouvant vous fournir de nombreuses informations techniques
- ***Et bien d'autres choses encore ...***

JEEPSUDEST.COM
IMPORT - EXPORT

JEEP SUD-EST - VILLAGE ERO - RN7
84700 SORGUES
Tél.: +33 (0)4 90 39 56 27
Fax : +33(0)4 90 39 86 29

le bras, merci. Tél. : 06.38.82.11.99. pat.chapron@orange.fr

● R. bras Pittman R. bras Pittman Nos ou TBE GPW uniquement merci de faire offre. hubnomade@gmail.com

● R. plaque de protection maitre cylindre (partie avec amiante pas celle de coté) GPW uniquement merci de faire offre. hubnomade@gmail.com

● R. un support de filtre à air qui se monte à côté du filtre à essence. Je peux échanger contre dynamo et régulateur 24v. emmanuel.godillon@orange.fr

● R. tige de fixation, vis papillon pour le filtre à air ac sur coude vis d origine uniquement je possède déjà 3 vis de reproduction. francois.saint-maxent@wanadoo.fr

● R. Pour M201 AF : 2 ressorts arrière Origine AF Neufs 11 lames. Urgent, j'étudie toute proposition. Surtout pas de fabrication actuelle. v.riquet@gmail.com

● R pièces estampillées F (GPW) échange ou achat. voici ma liste : pour une GPW de 42 (early) caisse standard - 1 phare complet F - 2 BO complet calandre F - 2 main par choc sup F - 2 coulisseaux arceaux F - 2 couvercles boite a outils F - 1 arceaux de bâche F - 1 support roue secours F - 1 pare brise complet F - 1 Support ar de hache F - 2 cabochons moyeux F - 1 crapaud de carbu F - 1 tube air sur culasse F - 1 support filtre à huile F - 1 ensemble essuie glace manuel - 2 feux ar F - 4 catadioptres F (guide) - 2 crochets laiton pare brise - 2 anneaux sangles porte F - 1 radiateur F - 1 bouchon de radiateur F - 1 compteur T° - 2 poignées arrière F - 2 amortisseurs avant gabriel F - caisse standard d'occas (arrière ok) - chainettes papillons pare brise /arceaux - tirettes starter /panel light - inter phares / bo - inter au pied - poignée frein à main F liste non exhaustive monnaye d'échange (pas de vente) Sparton origine, arceau Wof, coulisseaux Wof ,filterette Ford plaque laiton, bloc moteur Ford (GPW 33115),bloc moteur US, régulateur 24v m201,nombreuses pièces M201, etc.. Etudie toutes propositions non farfelues ...) Merci, cordialement Thierry. Tél. : 06.73.72.61.28. tar.thierry@gmail.com

● R. pour finir restauration d'une Jeep Willys : 1 crochet d'attelage Willys US origine, 1 bec verseur pour jerrican à visser US, 1 coussin d'origine pour siège avant modèle à ressort plat, même si le tissus est en mauvais état. steam611@gmail.com

● R. pneus 6,50x16 TRT KLEBER NEUFS. Faire proposition. Tél. : 03.29.32.44.25. jean-paul.peche@wanadoo.fr

● R. un pneu military pour jeep en 600X16. Tél. : 06.85.12.59.66. patrick-oursaire@orange.fr

● R. en original, l'armature de vitre du pare brise «normal» pour jeep. Avec seulement les deux trous pour les essuie glace manuel, et le trou de fixation central. Merci de vos réponses. Tél. : 06.86.63.17.29. minifred281288@hotmail.com

● R. deux bumperettes Ford en bon état. 11juillet@wanadoo.fr

● R. la sirène double et longue sur aile droite voir Becker page 442 faire offre et renseignements et l origine. Tél. : 06.86.47.19.04. francois.saint-maxent@wanadoo.fr

● R. une pipe à eau sur culasse de GPW bien marquée en parfait état. J'attends vos propositions. Merci. Tél. : 06.84.65.18.36. 11juillet@wanadoo.fr

● R. je recherche un vilebrequin pour jeep Willys a rectifier au pire, échange possible ou prix correcte. Me contacter svp par portable. Tél. : 06.86.66.15.39. daniel_jacquot32@yahoo.fr

● R. 2 armatures de siège Dodge dernier model (pas baquet) faire offre. Tél. : 04.76.91.57.35. colipost@aol.com

● R. deux pneus Goodyear G800 650x16 sur Nice. Merci. ncleserre@sfr.fr

● R. couvercle de pont arrière et de pont avant avec l'inscription USE HYPOID OIL ONLY faire offre au Tél. : 06.12.17.44.15. Tél. : 06.12.17.44.15. patricelaunay@live.fr

● R. Aile avant droite Ford d'origine faire offre merci Tél. : 06.07.03.02.52. infornious83@orange.fr

● R. une aile droite de Jeep. Pas de travaux de carrosserie à faire dessus. Juste peinture éventuellement. Merci pierre radinasse@gmail.com

● R. un bouton de PANEL LIGHTS avec les lettres en relief. Merci pour vos réponses. sendlot@yahoo.fr

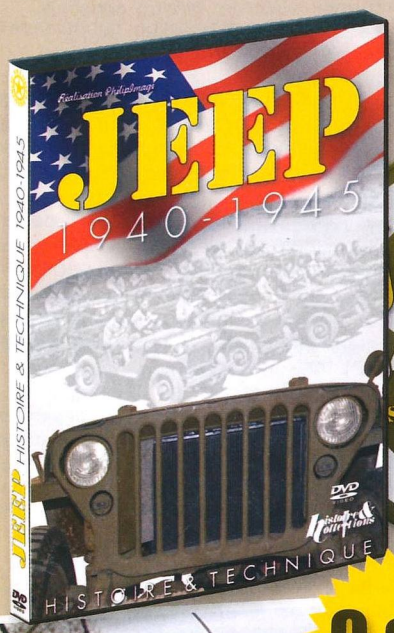
● R. bobine et allumeur en 24v non blindé en état de fonction. Tél.: 06.18.31.17.71. stephane.guilmard@orange.fr

● R. un allumeur 6 ou 12v et une bobine en 24v en bon état ou échange contre un allumeur 24v blindé. Tél. : 06.18.31.17.71. stephane.guilmard@orange.fr

DOCUMENTATION

● R. de la documentation sur le canon de 75 MM sans recul et sur son trépied. Revue militaire, revue technique, manuel d'utilisation, je cherche également une douille de 75mm / SR. Tél. : 00 32 60.41.26.72. baillydid@hotmail.com

● R. 2 manuels techniques originales ou photocopies : mat 3460 bis cat 8-886 - mat 3943-1. steam611@gmail.com



OFFRE SPECIALE*

BON DE COMMANDE PAGE 82

JEEP : Histoire & Technique 1940-1945

C'est en juin 1944, sur les plages de Normandie que les Français vont découvrir ce qui deviendra pour des millions d'hommes, de femmes et d'enfants, le symbole de la liberté retrouvée, ce sera la JEEP.
Le général Eisenhower dira : « sans la Jeep, l'Amérique n'aurait pu gagner la guerre ». Au fil du film, vous découvrirez son histoire, ses caractéristiques techniques, son évolution au fil du temps ainsi que ses diverses utilisations dans les armées alliées.

9,90 € au lieu de 14,90

DVD 5 - FORMAT 16/9 - DUREE 54 mn env. - COULEURS/ N & B
Français - STEREO

*jusqu'au 31/12/2012

EuropeMilitary

NOUVEAUX ARRIVAGES !

WWW.EUROPEMILITARY.COM

ACHAT VENTE JEEP ET VÉHICULES US

WWW.EUROPEMILITARY.COM

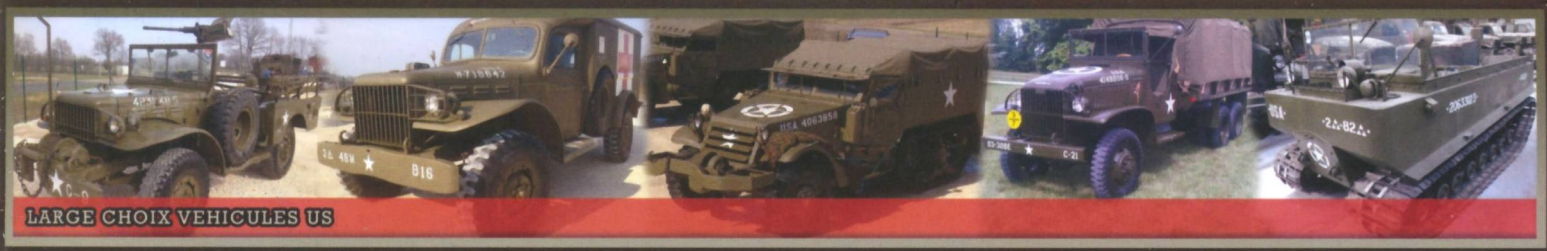
Service client personnalisé & rapide

Nouveau showroom de 1500m2 couverts avec ateliers spécialisés, stock pièces détachées et plus de 30 véhicules en stock permanent.

JEEP ET VÉHICULES US RECONDITIONNÉS OU DANS L'ÉTAT

JEEP D'ORIGINE FR OU US

JEEP RECONDITIONNÉES



LARGE CHOIX VEHICULES US

RESTAURATION VÉHICULES MILITAIRES JEEP DODGE GMC

GROS ARRIVAGE +25 PEUGEOT P4 EX ARMEE DISPO

06 81 01 44 92

de 8h à 19h

SPÉCIALISTE

JEEP MILITAIRE

WWW.EUROPEMILITARY.COM

Z.I. des Gâtines
89170 Saint Fargeau, France
Tel : 06 81 01 44 92

EuropeMilitary

ABONNEZ-VOUS !

Formule 1 AN
6 numéros

35,20 € -15%

au lieu de ~~41,40 €~~

ECONOMISEZ 20%
GRÂCE AU JUMELAGE

TANK & MILITARY VEHICLES
+ de 250 petites annonces
LOCOMOTION 2012
Le Beltring à la française
SdKfz 2 Kettenkrad
Scout Car M3A1
Les chars Hotchkiss
Normandie 2012 • Restauration White 444-T • Musée d'Overloon

-20%

99,30 €

au lieu de ~~124,20 €~~ **

Jumelage

***abonnement d'un an** à **Militaria**, le magazine de la collection et de l'histoire vivante (12 numéros)*

+ TANK & MILITARY VEHICLES

* *Offres valables jusqu'au 31 décembre 2012*
** *Différence entre tarif et prix kiosque France*

OFFRE SPÉCIALE
LE DVD JEEP 1940-1945
HISTOIRE & wTECHNIQUE

C'est en juin 1944, que les Français vont découvrir ce qui deviendra le symbole de la liberté retrouvée : la JEEP.
Au fil du film, vous découvrirez son histoire, ses caractéristiques techniques, son évolution au fil du temps ainsi que ses diverses utilisations dans les armées alliées.

9,90 €
~~14,90 €~~

DVD 5 - Format 16/9 - 54 mm environ- Couleurs - Français - Stéreo

---

JE M'ABONNE À

● **TMV- 1 AN (6 N°)** ❑ **35,20 €** *(France)* ❑ **42,20 €** *(DOM & étranger)*

OFFRES D'ABONNEMENTS JUMELÉS

● ***Jumelage 1 : ab'.1an à TMV (6 n°) + Militaria (12 n°)***

France ❑ **99,30 €** *(au lieu de 124,20 €)* DOM et étranger ❑ **119,20 €**

JE COMMANDE LES MAGAZINES OU DVD

❑ **TANK ZONE** *(cercler)* 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17	6,90 €[1]
❑ **TANK & MILITARY VEHICLES N°** 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8	6,90 €[1]
❑ **GBM N°102** • ***NOUVEAU***	12,50 €[1]
❑ **DVD DODGE WC** - *DVD001*	14,90 €[1]
❑ **DVD JEEP 1940-1945** - *DVD003* • ***OFFRE SPÉCIALE***	~~14,90~~ 9,90 €[1]
❑ **DVD CONVOIS 2012** - *DVD005* • ***NOUVEAU***	14,90 €[1]

JE COMMANDE LES LIVRES :

❑ **KHARKOV 1943** - *HIS0464* • ***NOUVEAU***	~~17,50~~ 16,63 €[1]
❑ **PARACHUTAGES, ATTER. CLANDESTINS** - *HIS0476* • ***NOUVEAU***	~~24,95~~ 23,70 €[3]
❑ **OPERATEURS RADIO CLANDESTINS** - *HIS0412*	~~24,95~~ 23,70 €[3]

FRAIS DE PORT					
(1 - magazines)	*France*	1 ex. : 3 €.	2 à 5 ex. : 5 €.	6 à 12 ex. : 8 €	12 et +: GRATUIT
	DOM-TOM-Europe	1 ex. : 8 €.	2 à 5 ex. : 12 €	6 à 12 ex. : 15 €	12 et +: 18 €
	USA & Canada	1 ex. : 12 €	2 à 5 ex. : 15 €	6 à 12 ex. : 18 €	12 et +: nous consulter
	Autres pays.	1 ex. : 15 €.	2 à 5 ex. : 18 €	5 ex. et + : nous consulter.	
	France	1 ex. : 5 €	2 ex. : 8 €	3 et +: GRATUIT	
(2 - Livres)	*DOM-TOM-Europe*	1 ex. : 8 €	2 ex. : 12 €	3 ex. : 15 €	4 et +: 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 15 €	2 ex. : 18 €	3 et +: nous consulter.	
	Autres pays.	1 ex. : 18 €	2 ex. et + : nous consulter.		

3. **Port OFFERT** - *Promotion limitée à : France, DOM-TOM & CEE* : Autres pays, ajouter les frais de port.

TMV 008

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à

HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
SERVICE CLIENTS - Tél : +33 (0)1 47 00 51 11 • Fax : +33 (0)1 47 00 51 11.

Nom
Prénom
Adresse
Code postal ville
Pays
Tél.
E-mail*
@

* Important pour être tenu informé de nos promotions

TOTAL GÉNÉRAL ..... , €

Ci-joint mon règlement par ❑ **Chèque bancaire** ❑ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections

❑ **CB n°**

expirant en mois année *Clé* (3 derniers chiffres au dos de votre CB)

Signature :

BOUTIQUE EN LIGNE - DERNIERES NEWS - ARRIVAGES - PROMOS

WWW.JEEPEST.COM

SPECIALISTE JEEPS MILITAIRES ET VEHICULES US

ARRIVAGE PRODUCTION EXCLUSIVE JEEPEST

SUPPORT ROUE DE SECOURS 3 POINTS JEEP MB 41-43

ARMATURE SIEGE PILOTE JEEP MB

PNEU MILITARY 600X16 PROFIL TYPE GOOD YEAR

ARMATURE SIEGE PASSAGER JEEP MB/GPW

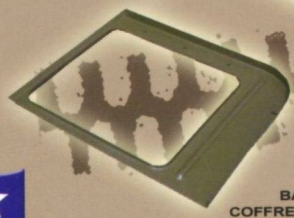
SUPPORT PLIANT HACHE

COUVERCLE COFFRE A OUTILS TYPE FORD GPW

RESERVOIR ESSENCE JEEP WILLYS MARQUE OLACO

RADIATEUR WILLYS CUIVRE

DIRECTION JEEP MB/GPW



BATI COFFRE AR GPW

VENTE PAR CORRESPONDANCE CONTRE REMBOURSEMENT - VISA

EXPEDITIONS JOURNALIERES 24/48 H OU EXPRESS FRANCE - EUROPE

JEEPEST
MILITARY VEHICLE SUPPLY

JEEPEST SAINT MIHIEL
25, rue des Aviots - 55300 SAINT MIHIEL
Tél. : 03 29 89 03 03 - Fax : 03 29 90 90
Mail : jeepest@wanadoo.fr

Vente par VPC et au comptoir
IMPORT / EXPORT

JEEPEST CHATEAUDIN
93, Bd Kellermann - 28200 CHATEAUDUN
Tél. : 02 37 44 19 40 - Fax : 02 37 44 19 41
Mail : jeepest28@wanadoo.fr

Vente au comptoir
Atelier réparation / Restauration

50 VEHICULES EN STOCK PERMANENT

COLLECTION JEEPEST UNIQUE EN FRANCE

VISITES SUR R.D.V.

Liste complète de nos occasions sur www.jeepest.com

Restauration totale ou partielle de votre projet

Entretien à la carte. Passage au contrôle technique VL - PL

Transport léger - lourd toutes distances

+ 20 ANS D'EXPERIENCE

Rénovation moteur - boite avec essais et réglages

Véhicules US sélectionnés Etat surplus

Nicolas GEORGES et François MOURICE, collectionneurs passionnés, à votre service